

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73) 515

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அரசுக்கு வரிபோட்டு வரக்கூடிய வருவாயைக் காட்டிலும், நல்ல வருவாயைத் தேடித்தரக்கூடும் என்ற அடிப்படையிலும் தான் இந்தக் கொள்கையை இன்றையதினம் மசோதாவாக ஆக்கிக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம், ஆகவே, இந்த மசோதாவை இன்னும் எந்த முறையில் அபிவிருத்தி செய்யலாம், இன்னும் எப்படியெல்லாம் திருத்தங்கள் கொடுத்து இந்தச் சட்டத்தை நல்ல சட்டமாக, சிறந்த சட்டமாக கொண்டு வரலாம் என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் ஆலோசனை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, I move the following amendment :—

'That the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 1 of 1973) be referred to a Select Committee of the Assembly consisting of . . . Members. (Names of Members will be furnished later).

The amendment was duly seconded.

THIRU N. K. PALANISWAMY : Sir, I move the following amendment :—

"That the concurrence of the Legislative Council be obtained for setting up a Joint Select Committee of both the Houses consisting of . . . Members (. . . Members from the Assembly and . . . Members from the Council) to consider the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 1 of 1973) and that the following Members of this House be selected to serve on the Joint Select Committee (Names of Members will be furnished later)."

The amendment was duly seconded.

MR. DEPUTY SPEAKER : The amendment given notice of by the hon. Member, Thiru James, is identical and so it is disallowed.

(திரு. நா. வீராசாமி—தலைமை)

திரு. என். கே. பழனிசாமி : தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ்கள் தேவையாகியிருக்கின்றன. ஆதரித்தபோதிலும், இதை விட இன்னும் முக்கியமான லாபம்தரும் தொழில்களான, ஜனங்களுக்கு தேவையான தொழில்களை அரசு டமையாக்குவது கொண்டு வரப்படவேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக்

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

[1973 பிப்ரவரி 13]

கொள்கிறேன். உதாரணமாக இன்றைக்கு பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் பஸ்ஸுக்கு சீட் பிக்ஸ்ட்டாக இருக்கிறது. அதற்கு ரேட்டும் பிக்ஸ்ட்டாக இருக்கிறது. ஆகவே, பஸ்ஸைப் பொறுத்தவரையில் அதிக லாபம் வரும் என்று எதிர்பார்க்க முடியாது. ஆனால் அதே நேரத்தில் பஞ்சாலைகளை எடுத்துக்கொண்டால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் லாபம் வரும். அந்த பஞ்ச வியாபாரத்தில் ஒரு பாரம் வாங்கி விற்பனை ஒரு பாரத்திற்கு ஆயிரம் ரூபாய் கூட லாபம் வரும். இப்படிப்பட்ட லாபம் தரும் தொழில்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும். காரணம், அந்த வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டு இருப்பவர்கள் அது ஜனங்களுக்கு சலபமாகக் கிடைக்காத வகையில் முடக்கிவிடுகிறார்கள். அல்லது ரேட்டை ஏற்றி விடுகிறார்கள். அதேபோல் சர்க்கரை ஆலை முதலாளிகளும் செய்கிறார்கள். ஆகவே, பஞ்சாலைகளையும், சர்க்கரை ஆலைகளையும் அரசுடமையாக்கும் திட்டத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மசோதாவில் 5 ஆண்டுகளில் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. என்ன காரணம் இதற்கு என்று தெரியவில்லை? முதன்முதலில் நீலகிரியில் இருக்கும் பேருந்துகளை எடுத்துக்கொள்வது என்று இருக்கிறது. அதற்கு அடுத்தபடியாக தருமபுரி மாவட்டத்தில் இந்தத் திட்டம் அமல் நடத்தப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 5 ஆண்டுகாலம் கழித்துத்தான் சென்னைக்கு இந்தத் திட்டம் அமல் நடத்த முடியும். எந்த அடிப்படையில் இந்த முறை செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லவில்லை. அது மட்டுமல்ல. 4 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அவர்கள் லைசென்சு ரிநியூ செய்யவேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது பஸ் ஒளர்களை மிரட்டக்கூடிய ஒரு மசோதாவாக இருக்கிறது. இதை ஏன் ஒரேயடியாக எல்லா ஜில்லாக்களிலும் அமலுக்குக் கொண்டு வரவில்லை என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். ஏனென்றால் சர்க்கார் பெருத்த நஷ்ட ஈடு எதுவும் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. 10,000 ரூபாய் வருகிறது என்றால் செக்யூரிடியாகப் பாதியும், பாக்கி பணமாகவும், இன்ஸ்டால்மென்ட் மூலமாகவும் கொடுக்க வாய்ப்பிருப்பதால் ஏன் இதை ஒரேயடியாக எல்லாவிடங்களுக்கும் எடுத்துக் கொள்ள அரசு முன் வரவில்லை என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. என். கே. பழனிசாமி]

இந்தச் சட்டத்திலே ஸ்டேஜ் காரேஜுக்கு விதிவிலக்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. யார் வேண்டுமானாலும், ரீரிஸ்ட் புஸ் ஓட்டலாம், நாடு பூராவும் இஷ்டம் போல் ஓட்டிக்கொள்ளலாம் என்று இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் இடம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த முறை தேசியமயக் கொள்கைக்குப் பொருந்தாத ஒன்று என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். இது பல ஊழல்களைக் கொண்டு வரும். ஆகவே, இந்த மசோதாவிலே ரீரிஸ்ட் பஸ்களையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதற்கு விதிவிலக்கு கொடுக்கக் கூடாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நஷ்ட ஈடு கொடுக்கும் முறையில் இன்றையதினம் பாராளுமன்றத்தில் அரசியல் சட்டத் திருத்தம் 25-வது மீது விவாதம் நடந்துகொண்டிருக்கக் கூடிய நேரத்தில் அவசர அவசரமாக டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி. போன்ற கம்பெனிகளுக்கு மார்க்கட் பிரைசுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுத்து இருக்கிறோம். அவர்கள் தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று தெரிந்துகொண்டு புதிய டயர்களை கழற்சி விட்டு பழைய டயர்களைப் போட்டு மோசமான நிலையில் கொடுத்து விட்டு பணத்தை வாங்கிக் கொண்டு போய்விட்டார்கள். ஆனால் சிறு சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கு நாமினல் பிரைஸ் தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மார்க்கட் வேலு கூட இல்லாமல் போனாலும், புக் வேலு கொடுத்து இருக்கலாம். அது கூட இல்லாமல் நாமினல் வேலு தான் கொடுத்து இருக்கிறோம். 4 சதவீதம், 5 சதவீதம், 7 சதவீதம் என்று மாடலுக்குத் தகுந்த மாதிரி நிர்ணயிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இப்படிக்கொடுத்தால் டயர் விலை கூட கிடைக்காது அந்தப் பஸ்களுக்கு என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். அந்த பஸ்களை 2-3 பேராக சேர்ந்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். அல்லது கடன் பெற்று வாங்கியிருக்கிறார்கள். அடமானம் வைத்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட முறையில் இருப்பதால் அவர்களுக்கு அதிக நஷ்டஈடு கொடுப்பது நல்லது. 10 கோடி ரூபாய் அதிகமாகச் செலவானாலும் பாவாயில்லை, அந்த நஷ்டஈட்டை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சோஷலிசம் கொண்டு வந்து சோஷலிச அப்ரோச் இதிலே இருக்கவேண்டும் என்பதற்காகத் தான் நான் சொல்கிறேன். சோஷலிச அப்ரோச் என்பது கிழே இருப்பவர்களுக்கு அதிகமாக நஷ்ட ஈடு கொடுத்து, அதிகமாக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நஷ்ட ஈட்டைக் குறைத்துக் குறைத்துக் கொடுத்து, அந்த முறையிலே இதை மாற்றி அமைக்கவேண்டும். காரணம், 2, 3 பேர்கள் பஸ்களை வாங்கி நடத்துகிறார்கள். அவர்களுக்கு இது

[திரு. என். கே. பழனிசாமி] [1973 பிப்ரவரி 13]

கட்டுபடியாகாது. அந்த முறையிலே அவர்கள் பஸ்கள் பூராவையும் எடுத்துக் கொண்டு, அவர்களுக்குக் கொஞ்சம் நஷ்ட ஈடு கொடுத்தால் மிகவும் பாதிக்கப் படுவார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல. நஷ்டஈடு நிர்ணயிக்கக்கூடிய பொறுப்பு ஒரு ஆபீசரிடம் விடப்பட்டிருக்கிறது. நேகோஸியேஷன் அடிப்படையில் அவர் தீர்மானம் செய்வது என்று இருந்தால், அந்த ஆபீஸர் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ரூ. 10,000 என்று சொல்லலாம், இன்னொரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் என்று சொல்லலாம். வேண்டாதவர்களுக்கு நஷ்ட ஈட்டைக் குறைத்து, வேண்டியவர்களுக்கு அதிகமாக நஷ்டஈடு கொடுக்கக்கூடிய முறை ஏற்படும். ஆகவே, இந்த நஷ்டஈட்டைப்பற்றி தீர்ப்புச் சொல்லக்கூடிய பொறுப்பு ஒரு ஜட்ஜிடம் தான் ஒப்படைக்கப்படவேண்டும். அதை ஒரு தனி அதிகாரியிடம் விடக்கூடாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளும்பொழுது பஸ் முதலாளிகள் ஏற்கனவே பஸ்களை அடமானம் வைத்திருந்தாலும் சரி, வட்டிக்குப் பணம் கடன் வாங்கியிருந்தாலும் சரி, வட்டித் தொகையையோ அடமானத் தொகையையோ பஸ் முதலாளிதான் கட்டவேண்டும், சர்க்கார் ஒன்றும் தராது, சர்க்கார் பஸ்ஸை மட்டும்தான் எடுத்துக்கொள்வார்கள் என்று இந்த மசோதாவில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. உண்மையாகவே பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதில் ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனால், பஸ் முதலாளிகள் அடமானம் வைத்திருக்கிற தொகையையும், வட்டித் தொகையையும் சர்க்கார் கொடுத்துவிட்டு பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். பஸ் ஓனர் ஃபீரியாக இருக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்து பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதுதான் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும்.

இந்த பஸ்களில் வேலை செய்யக் கூடியவர்கள், டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல், ரூ. 2, 3 என்று தினக் கூலிக்கு ஒட்டுகிறார்கள். இண்டஸ்டிரியல் டிஸ்ப்யூட் ஆக்டின்கீழ் யார் டிரைவர், கண்டக்டர்களாக இருக்கிறார்களோ அவர்களைத் தான் இந்தக் கார்ப்பரேஷன் எடுத்துக்கொள்வார்கள், இவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்படமாட்டார்கள். நிலைமை அப்படியானால் இந்த டிரைவர், கண்டக்டர்கள் வெகுவாக பாதிக்கப்படுவார்கள். ஆகவே, இந்த ஷரத்தை எடுத்துவிட்டு, யார் பஸ்களை ஒட்டுகிறார்களோ, யார் கண்டக்டர்களாக இருக்கிறார்களோ, அவர்களையெல்லாம் வேலைக்கு எடுத்துக்

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. என். கே. பழனிசாமி]

கொள்ள வேண்டும். இன்னும் ஃபோர்மென், புரோக்கர், அதாவது பிராயாணி
களை கூப்பிடுகிறவர்கள், போன்றவர்களையும் சேர்த்து வேலைக்கு எடுத்துக்
கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா: இங்கே மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர்
அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கக்கூடிய இந்த மசோதாவை ஆதரித்து என்னு
டைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நாட்
டில் ஒரு எழுச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது, மக்களிடையே மக்கள் சோஷலிச
சமுதாயத்தை அமைக்கவேண்டும் என்பதிலே ஆர்வம் உள்ளவர்களாக இருக்
கிறார்கள், அதிலே மிகுந்த அக்கறை காட்டிவருகிறார்கள். இந்த நேரத்தில்
பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்காக யார் வாதாடினாலும், பஸ்கள் நாட்டுடமையாக
கப்படுவதை தடுத்து நிறுத்தும் முயற்சியில் யார் ஈடுபட்டிருந்தாலும், அவர்
களுடைய நல்லெண்ணத்தில் மக்கள் நிச்சயம் சந்தேகப்படுவார்கள் அவர்கள்
யாராக இருந்தாலும் என்பதை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள்
சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்களைப்பற்றி குறிப்பாக குறிப்பிட்டார்கள். அந்தச்
சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு இந்தத் தொழிலில் லாபம் கிடையாது,
அவர்களுக்கு நஷ்டம் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் அதிகமாக
வாதாடினார்கள் அவர்களுக்காக. சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று சொல்
லப்படுபவர்கள் எப்படி உருவாக்கப்பட்டவர்கள் என்பதை நாம் கொஞ்சம்
எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும். அரசாங்கத்தின் சட்டத்தை ஏமாற்றுவதற்கும்,
வருமான வரி சட்டத்தை ஏமாற்றுவதற்கும்தான் அவர்கள் உருவாக்கப்பட்டி
ருக்கிறார்கள். பெரிய பஸ் முதலாளிகள், பெரிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் வரு
மான வரியிலிருந்து தப்பித்துக்கொள்வதற்காக வருமான வரியைக் குறைத்துக்
கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக தங்களுடமிருந்து பஸ்களை பல பேர்களுக்கு
பிரித்து மாற்றி அமைத்துக்கொண்டார்கள். அதன்மூலம் வருமான வரியை
ஏய்த்தார்கள். அதன்மூலம் அவர்களுக்கு கறுப்புப் பணம் சேர்ந்திருக்கிறது.
அதேமாதிரி தான் 5 பஸ்களுக்கும் குறைவாக இருப்பவர்களுக்கு அதிக மார்க்கு
கொடுப்பது என்று அரசாங்கம் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தது. அந்த
சட்டத்தைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, அதன்மூலம் நிறைய லூட்களை வாங்கிக்
கொள்ளவேண்டும் என்பதற்காக பெரிய பஸ் முதலாளிகள் தங்களுடமிருந்த
பஸ்களையெல்லாம் 5 பஸ்களுக்குக் குறைவாக பிரித்து எழுதிவைத்துக்கொண்
டார்கள்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

[1973 பிப்ரவரி 13]

அதே போல் தான் நாம் உச்ச வரம்புச் சட்டம் 1971-ல் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். 10 பஸ்களுக்கு மேல் யாரும் வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது, எந்த ஒரு தனி நபரும் 10 பஸ்கள் வரையில் தான் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும், அதற்கு மேல் யாரும் வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று சட்டம் கொண்டுவந்ததன் காரணமாக, ஒருவர் தான் 40 பஸ்களை வைத்துக்கொள்வதற்கு எப்படி வசதி செய்து கொள்ளவேண்டும் என்பதற்காக, 10, 10 பஸ்களாக பாகப்பிரிவினை என்ற பெயரால், பல கம்பெனிகளாக மாற்றி அமைத்துக்கொண்டு, 2, 3, பஸ் கம்பெனிகளை வைத்துக் கொண்டு ஒவ்வொன்றின் மூலம் பல புதிய ரூட்களை வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இவர்கள் இப்படி 10 பஸ்கள் என்ற நிலையையே உடைத்து எறிந்து சட்டத்தை ஏமாற்றி, 10 பஸ்களுக்கும் அதிகமாகவே பலரும் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி உருவாக்கப்பட்டவர்கள் தான் இந்தச் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று சொல்லப்படுபவர்கள். எனக்குத் தெரியும். ஆகவே, இந்தச் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்காக நாம் வாதாடுவதும், அவர்களுக்காக நாம் கண்ணீர் வடிப்பதும் நிச்சயம் நியாயமாக இருக்க முடியாது என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்றும் இந்த நேரத்தில் உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எத்தனை பேர் இந்த நாட்டில் இருக்கிறார்கள். இந்த நாட்டிலே இருக்கிற பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று கூறப்படுபவர்களே 1,300 பேர் தான் அந்த 1,300 பேர்களில் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று சொல்லப்படுபவர்கள் 500 பேர் தான் இருக்கிறார்கள். இதிலும் உண்மையாகவே சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்பவர்களை நாம் தேடித்தேடி பார்ப்போமேயானால் 50 பேர் கூடத் தேறமாட்டார்கள். இந்த 50 பேருக்காக 4½ கோடி மக்களின் நன்மைக்காகக் கொண்டுவரப்படுகிற இந்தச் சட்டத்தைத் தடுத்து நிறுத்துவது முறை தானா, நியாயம் தானா? இல்லை. கொஞ்சம் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும் 4½ கோடி மக்களுக்கு நன்மை பயக்கக்கூடிய இந்தச் சட்டத்தை சாதாரணமாக 50 பேர்களுக்காகக் கைவிட்டு முடியுமா?

நான் ஒரு உதாரணத்தைக் கொண்டு இதை விளக்க விரும்புகிறேன். ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதாக வைத்துக்கொள்வோம். அந்தக் கால்வாய் வெட்டுவதன் மூலம் அந்தப் பகுதி நல்ல வளம் அடையப்போகிறது, அதன் மூலம் அந்தப் பகுதி மக்கள் நல்ல பலன் அடையப்போகிறார்கள். ஆனால், கால்வாய் வழியில் இருக்கிற சிறிய நிலச்சொந்தக்காரர்கள் பாதிக்கப்படத் தான் செய்வார்கள். அவர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக நாம் கால்வாய் வெட்டாமல் விட்டுவிட முடியுமா? கால்வாய் வெட்டாமல் விடுவது புத்திசாலித்

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

தனமாக இருக்குமா என்பதை நாம் எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும். சிறு நிலச் சொந்தக்காரர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக எப்படி கால்வாயை வெட்டுவதை நிறுத்துவதில்லையோ அதே போல் தான் 50 பேர்களுக்காக, சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் 50 பேர் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக 4½ கோடி மக்களுக்கு நன்மை பயக்குகின்ற இந்தச் சட்டத்தை கைவிடாமல் உடனடியாக அமுலுக்குக் கொண்டுவரவேண்டும். அதன் மூலம் தான் இந்த நாட்டிலே நாம் சோஷலிச சமுதாயத்தை உருவாக்குவதிலே அக்கறை காட்டுகின்றோம், தமிழ் நாட்டு சட்டமன்றம் மிகுந்த அக்கறை எடுத்துக்கொண்டுள்ளது என்ற பெருமையை நாம் பெற முடியும். அந்த முறையில் நாம் இதில் கொஞ்சம் கூட சலுகைகாட்டக்கூடாது. இன்னும் சொல்லப்போனால், 50 பஸ் சொந்தக்காரர்களும் நாட்டு மக்களின் நலனுக்காக தாங்களாகவே தியாகம் செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்குவதன் மூலம் சுமார் 50,000 தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படுவார்கள். அவர்கள் குடும்பங்கள் நல்ல முறையில் வாழ்க்கையை அமைத்துக்கொள்ள முடியும். அவர்களுக்கு பிராவிடெண்டு பண்டு, போனஸ் போன்றவைகளெல்லாம் கிடைக்க இருக்கின்றன. எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இந்த பஸ்களில் வேலை செய்பவர்கள் அன்றாட கூலிகளாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நிரந்தரமான வருமானம் இல்லை. அவர்கள் ஏழைகள் எப்பொழுதுவேண்டுமானாலும் அவர்கள் வேலையிலிருந்து நிறுத்தப்படலாம் என்ற அவல நிலை இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். இந்தச் சட்டம் வருவதன் மூலம் 50,000 தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட இருக்கிறார்கள். 50,000 தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப் படுகிறார்கள் என்றால், 50,000 குடும்பங்கள் வாழ்வதற்கு இந்தச் சட்டம் வழி செய்கிறது என்று இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப்பற்றி மற்றொன்றையும் நான் இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் ஏதோ அவர்கள் ஒன்றுமில்லாதவர்கள், ஏழைகள் வசதியற்றவர்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதில் உண்மையே கிடையாது. அவர்களே வழக்கு மன்றத்தில் வழக்கு தொடுத்திருக்கிறார்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகள் என்று கூறப்படுபவர்கள் மிகப் பெரிய வசதி படைத்தவர்களாகத் தான், பணக்காரர்களாகத் தான் இருக்கிறார்கள்.

522 தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

[1973 பிப்ரவரி 13]

இந்திய உபகண்டத்தில் 55 கோடி மக்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த 55 கோடி மக்களிலும் ஏறக்குறைய 1/3 பாகம் 16½ கோடி மக்களுடைய வருமானம் மாதம் ஒன்றுக்கு 24 ரூபாய்தான், இதை நான் சொல்லவில்லை. ஐந்தாண்டுத் திட்ட விவர அறிக்கை தெளிவாகக் காட்டுகிறது. இந்த 55 கோடி மக்களிலே வருமான வரி கட்டக்கூடியவர்கள் எத்தனை பேர் என்று பார்த்தால் 19 லட்சம் பேர்கள். அதிலும் 10 ஆயிரம் ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் வரக்கூடியவர்கள் எத்தனை பேர் என்று பார்த்தால் 6¼ லட்சம் பேர் வருகிறார்கள். 55 கோடி மக்களில் 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் வரக்கூடியவர்கள் 2¼ லட்சம் பேர்கள்தான்.

இந்தச் சிறிய பஸ்முதலாளிகள் என்று சொல்லப்படக் கூடியவர்களின் வருமானம் என்ன? ஒரு பஸ்ஸுக்குச் சொந்தக்காரருக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு அதிகமான வருமானம் வருகிறது. இதை நான் சொல்வதாக யாரும் நினைக்கவேண்டாம். வழக்கு மன்றத்திலே அவர்கள் அப்படி வாக்கு மூலம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். சிறிய பஸ்முதலாளிக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்குச் சொந்தக்காரருக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரத்துக்கு அதிகமாக லாபம் வருகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். 3 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 60 ஆயிரம் ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. இந்த நாட்டின் 55 கோடி மக்களிலே 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு வருமான வரி கட்டக்கூடியவர்கள் 2¼ லட்சம் பேர்கள்தான். அவர்களிலே ஒருவராக இருக்கக்கூடிய இந்தச் சிறிய பஸ் முதலாளிகள் பணக்கார ஏழைகளா? அவர்களுக்கு நாம் கருணை காட்டவேண்டுமா? அவர்களுக்காக நாம் கண்ணிர் வடிக்க வேண்டுமா? அப்படியானால், இந்த நாட்டிலே ஜனநாயக சமதர்மத்தை எப்படி உருவாக்க முடியும் என்பதை எல்லாம் நாம் எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும்.

தொழுநோய் பிச்சைக்காரர்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கவும், கண்ணொளி இழந்தவர்கள் மீண்டும் கண்ணொளி பெறுவதற்கும் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் நிதி திரட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கே எல்லாம் வாழ்க்கை வாழ்வதற்கு வேண்டிய ஒரு வழியைக் காட்ட வேண்டும் என்று இந்த அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த நாட்டிலே நலிந்துகொண்டிருக்கிற பல இலட்சக்கணக்கான மக்கள் இருக்கிறார்கள். இப்படி இருக்கிற இந்த நாட்டிலே ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய் வருமானம் பெறுகின்றவர்கள் ஏழைகள் என்றால், அவர்கள் வசதியற்றவர்கள் என்றால், உண்மையிலேயே ஏழைகள் வசதியற்றவர்கள் யார்? அப்படிப்பட்டவர்களுக்காக வாதாடுபவர்களைப் பற்றி, அவர்களுடைய எண்ணம் என்ன என்பதைப்பற்றி நான் சொல்லத் தேவையில்லை.

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

நேற்று கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் கூடக் கேட்டார்கள். இந்த நாட்டிலே வருமானம் வரக்கூடிய வேறு தொழில்கள் ஏராளம் இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். திரு. பழனிசாமி அவர்களும் அதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். சர்க்கரை ஆலை, பஞ்சாலை இவைகளை யெல்லாம் முதலிலே எடுத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று சொன்னார்கள். அப்படி சர்க்கரை ஆலைகளையும் பஞ்சாலைகளையும் எடுத்துக்கொண்ட பின்னால்தான் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா? அவைகளை எடுத்துக்கொள்வதற்கு முன்னால் இதை எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாதா? அப்படிச் சொல்வது இந்த பஸ்முதலாளிகளுக்காக வாதாடுவதே அல்லாமல் வேறொன்றும் அல்ல என்பதை அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பஸ்களை உடனடியாக தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்று அவர்களுக்கு அக்கறை இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் அப்படிச் சொல்லியிருந்தால் அதிலே ஆச்சரியம் இல்லை. ஏனென்றால் அவர்கள் கொள்கை அது. எல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று நாட்டுடைமையிலே நம்பிக்கை வைத்திருப்பவர்கள், சர்க்கரை ஆலைகளையும் பஞ்சாலைகளையும் பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று தீவிரமாகப் பேசியவர்கள் இன்று பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறார்கள் என்றால் அவர்களைப் பற்றி என்ன சொல்வது என்றே எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே, திரு. தங்கமணி அவர்கள் . . .

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: இந்தச் சட்டம் பாசான உடனே தமிழ் நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ளலாமா என்பதற்கு உறுப்பினர் அவர்களின் பதில் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: இந்த மசோதாவில் குறிப்பிட்டிருக்கிற சிறு பஸ் முதலாளிகள் பற்றி மாண்புமிகு அங்கத்தினரின் கருத்து என்ன?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சிறு பஸ் முதலாளிகளைப் பொறுத்தவரை, நான் நிச்சயமாகச் சொல்லமுடியும். ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள், அவர்கள் அந்த பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டுதான் வாழ்க்கை நடத்தக்கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். நாங்கள் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதாக இருந்தால் அவர்களுக்கு குறைந்தது ஒரு லட்சம் ரூபாய் கொடுப்போம். இரண்டு பஸ்களாக இருந்தால் ஒரு லட்சம் என்பதாயிரம் இருக்கும். மூன்று பஸ்களாக இருந்தால் ஒரு லட்சத்து என்பதாயிரத்துக்கு கொஞ்சம் அதிகமாக இருக்கும். அதற்குமேல் வருகின்ற பஸ்களுக்கு எல்லாம், மேலே மேலே

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1973 பிப்ரவரி 13]

போகப்போக நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை குறைந்துகொண்டே வரும். இதிலே பஸ்களுக்கு எத்தனை வருஷம் என்று பார்க்கக்கூடாது. பஸ்களின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அப்படியானால் உச்சவரம்பு சட்டம் வந்தபோது அதை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம். இப்போது இந்தக் கருத்தைச் சொல்கிறீர்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகள் என்று சொல்கிறபோது, சிலர் பினாமி முறையில் வைத்திருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்ல. 20,000 ரூபாய்க்கு மேல் அவர்களுக்கு வருமானம் வருகிறது. அப்படிப்பட்டவர்களுக்குச் சலுகை காட்டவேண்டுமென்று நீங்கள் சொல்கிறீர்களா?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பினாமியைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது அந்தப் பிரச்சனை இங்கே எழவில்லை. மூன்று பஸ்களும் அதற்குக் குறைவாகவும் இருக்குமானால் நஷ்ட ஈடு அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டும். இன்றைக்கு நான் உறுதியாகச் சொல்கிறேன். இந்தச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டவுடன் நீங்கள் எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அப்படி இல்லாமல் ஜில்லா வாரியாக எடுத்துக்கொள்வதாக இருந்தால், எங்கள் ஜில்லா முதலிலே வரவேண்டும். அவர்கள் ஜில்லா பின்னாலே வரவேண்டும் என்று சொல்லக் கூடிய நிலைமை ஏற்படும். இதைப்பற்றி நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்திருக்கிறேன். The road is thrown open and it becomes a source for corruption and nepotism அது வரும் என்று ஏற்கெனவே நான் தெரிவித்திருக்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த சிறிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு அதிகமான நஷ்டயீடு கொடுக்கவேண்டுமென்று திரு. தங்கமணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகள் மார்வாடிகளிடம் கடன் வாங்கித்தான் இந்தத் தொழிலையே நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று கூறப்படுகிறது. ஆகவே, அவர்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படாத அளவுக்கு மார்வாடிகளிடம் கடனாகப் பெற்றப் பணத்தையாவது கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : ஆன் எ பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர், சார், டி. வி. எஸ்., ஏ. பி. டி. போன்ற பெரிய நிறுவனங்களுக்கு அதிகமாக நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படுகிறது. சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்குக் குறைவாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. இதுதான் சோஷலிசமா?

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : இது ஒரு பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் அல்ல.

1973 பிப்ரவரி 13]

திரு. ஏ. எம். இராஜா : பொதுவாக வட்டிக்குக் கடன் கொடுக்கப்படுகிறது என்றால், அவர்கள் வாழ்க்கையில் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருப்பவர்களாக வசதியற்றவர்களாக இருந்தால் மார்வாடிகள் பேருந்தொகைகளைக் கூடனாகக் கொடுக்க மாட்டார்கள். இந்தச் சிறு பஸ் முதலாளிகள் கடன் வாங்கியிருக்கிறேன் என்று சொல்லி, தங்கனிடம் இருக்கின்ற கறுப்புப் பணத்தை பயன்படுத்துவதற்காகச் செய்யும் ஒரு தந்திரம் இது. அதனால் அவர்கள் வாழ்க்கையில் உயர்ந்து காணப்படுகிறார்கள். இதையெல்லாம் தெரிந்துதான் மார்வாடிகள் கடன் கொடுக்கிறார்கள். இரண்டு வட்டி மூன்று வட்டி என்று இருந்தாலும் கடன் வாங்குகிறார்கள் என்றால் அதிலே நிறைய லாபம் வருகிறது என்பதை மிகச்சாதாரணமானவர்கள் கூடத் தெரிந்து கொள்ளலாம். பொதுவாக பஸ் முதலாளிகள் யாரைப் பார்த்தாலும் அவர்கள் வாழ்க்கை செழிப்பானதாகத் தான் இருக்கிறது. அந்த வாழ்க்கை அவர்களுக்கு எப்படி வருகிறது? தொழிலே அதிக லாபம் வருகிறது. ஆகையால் அப்படி வாழமுடிகிறது. ஆகவே அவர்களுக்கு நாம் கருணை காட்டக் கூடாது; கருணை காட்டவேண்டிய அவசியம் இல்லை.

இன்னொன்றையும் இங்கே தெரிவித்தார்கள். நம்முடைய அரசு கொடுக்கின்ற நஷ்டயீடு மிகக் குறைவு என்று சொன்னார்கள். ஆனால் வருமான வரிச் சட்டத்தின்படி ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு சதவீதம் தான் நஷ்டயீடு கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் நம்முடைய டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் 5 சதவீதம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இது அதிகம் இல்லையா? ஒரு சதவீதம் கொடுத்தால் போதும் என்று வருமான வரிச் சட்டத்தில் இருந்தும், நம்முடைய அரசு 5 சதவீதம் கொடுத்திருப்பது போதாதா? இன்னும் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அது நியாயமா? நீதியா? அதேநேரத்தில் தேய்மானம், ரிப்பேர் செலவு என்றெல்லாம் கணக்குக் காட்டி, இருக்கிறார்கள். அந்தக் கணக்குகளைப் பார்த்தால், அது அந்த பஸ் விலையைவிட 2 மடங்கு 3 மடங்கு அதிகமாக இருக்கும்.

அடுத்து, ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் வருகிறது. 12 ஆண்டு காலத்திலே 240 லட்சம் வரும். அது விலையைப்போல 2 மடங்கு 3 மடங்கு கூடுதலாக இருக்கிறது. ஆகவே, அவர்களுக்கு இப்போது கொடுக்கின்ற நஷ்டயீட்டுத் தொகையே அதிகம். இதை இன்னும் குறைத்துக் கொடுக்க வேண்டும். அதையும் உடனடியாக நாம் கொடுத்துவிடக் கூடாது. அதை 20 வருஷ 'பாண்ட்' ஆக கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

[1973 பிப்ரவரி 13]

மற்றொன்றையும் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்குவதன் மூலம் அவர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கிறோம். அப்படிக் கொடுப்பதன் மூலம் இந்த நாட்டிலே இருக்கிற சாதாரண மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் மாறுவதில்லை. பஸ் முதலாளிகள் என்று சொல்லப் படுகிற அவர்கள் முதலாளித்துவத்திலே இருந்து கொஞ்சம்கூட பாதிக்கப்படுவதில்லை. இந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டும்.

ஒரு நாட்டிலே உண்மையான சோஷலிச சமுதாயத்தை அமைக்க வேண்டுமானால், அமையுமானால் அங்கே இருக்கிற உடல் நலமுள்ள அத்தனை மக்களும் உழைத்துத் தான் சாப்பிட வேண்டுமென்ற நிலை உருவாக்கப்பட வேண்டும். அப்படி உருவாக முடியாதவரையில் அந்த நாட்டிலே சோஷலிச சமதர்மம் ஏற்பட முடியாது. இந்த நிலை ஏற்படத் தக்க வகையிலே இந்த அரசிற்கு அதிகாரம் இருக்கிறதா என்றால், அதிகாரம் கிடையாது என்று தான் சொல்ல வேண்டும். இந்த அதிகாரம் இந்தியப் பேரரசிடம் இருக்கிறது. திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்கள் தன்னிடத்திலே இருக்கும் பெரும்பான்மை பலத்தை வைத்துக் கொண்டு அரசியல் சட்டத்திலே திருத்தம் கொண்டு வந்து இந்த நாட்டிலே தேசிய உடமை ஆக்கும் சொத்துக்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கக் கூடாது என்ற ஒரு நிலையினைச் செய்தால் தான் வறுமையை இந்த நாட்டிலே போக்க முடியும் வெறும் ஸ்லோகத்தினால் “வறுமையே போ” என்பதால் வறுமையைப் போக்க முடியாது என்று சொல்லி, இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்று எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: தலைவரவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பற்றிப் பேசும்பொழுது மாண்புமிகு உறுப்பினர் ராஜா அவர்கள் பல கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். சமுதாயத்திலே ஓர் அங்கமாக இருக்கின்ற இந்த பஸ் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருப்பவர்கள் முதலாளித்துவத்தை வளர்க்கக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். ஆகையால் இந்த நடவடிக்கையை மேற்கொள்ளும் பொழுது அவர்களின் மீது எந்தவிதமான கருணையையும் காட்டக் கூடாது என்ற ஒரு கருத்திலே அவர்கள் பேசினார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் தான் சொல்லிக் கொள்வேன். அவர்கள் யாராக இருந்தாலும் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து அந்தச் சட்டத்திலே ஒரு பெரிய சமுதாய மாற்றத்தினையும் அதன் வாயிலாக ஒரு பெரிய பொருளாதாரப் புரட்சியினையும் ஏற்படுத்துகின்ற நாம், அந்தச் சட்டத்தினால் ஒரு சாரார் அவர்கள் என்ன தான் சிறுபான்மையினராக இருந்தாலும் அவர்களுடைய அடிப்படையான வாழ்க்கை, அவர்களுடைய அடிப்படையான தொழில், அவர்களுடைய அடிப்படையான பொருளாதாரம் பாதிக்கப்படாத வகையிலே அமைத்துத் தருவது தான் சிறந்த

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

சோஷலிச தத்துவமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய வாதம். யாருக்கும் கருணை காட்டக் கூடாது என்று சொல்லுவதை என்னைப் பொறுத்தவரையில் நான் அதை ஏற்றுக் கொள்ளமாட்டேன். யாராக இருந்தாலும் கருணை, காட்ட வேண்டும். கருணை, யார் யாருக்கு தேவைப்படுகிறதோ அவர்கள் மீது எல்லாம் கருணை காட்டவேண்டும். அத்தகைய முறையிலே தான் இன்றைக்கு கருணையின் அடிப்படையிலே அமைந்திருக்கிற “கருணாநிதியின் சர்க்கார்” கருணையைக் காட்ட வேண்டிய சர்க்காராக இருக்கிறது.

பாதிக்கப்படுகிறவர்கள் கருணை வேண்டும் என்று கேட்டால் அவர்களுக்கு கருணை தேவைப்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் தான் கருணையை கேட்கிறார்கள். அப்படி கேட்கின்ற பொழுது சமூக நீதியின் அடிப்படையில் அந்தக் கருணை அவர்களுக்குத் தேவையாகத் தான் இருக்கிறது என்ற ஒரு நிலை இருக்குமானால் அவர்களுக்கு அந்தக் கருணையை நாம் காட்ட வேண்டியவர்களாகத்தான் இருக்கிறோம். கருணை இல்லை என்று மறுக்க முடியாது.

இந்தச் சிறு தொழிலிலே ஈடுபட்டிருப்பவர்களைப் பற்றி உறுப்பினர் ராஜா சொன்னார்கள். இந்த ஏழை பணக்காரர்கள் அல்லது பணக்கார ஏழைகள் என்று வர்ணித்தார்கள். அவர் மேலும் சொன்னார், ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கு 20,000 ரூபாய் வருஷத்திற்கு இலாபம் வருகிறது என்றார்கள். இருக்கலாம். நான் கூட அந்தத் தொழிலிலே நோடியாக இல்லாவிட்டாலும் அந்தத் தொழிலிலே சம்மந்தப்பட்டவர்களோடு சம்மந்தம் கொண்டிருப்பதால் அதனுடைய தெளிவுகளை பார்த்திருக்கிறேன். ஒரு பஸ்ஸை வைத்து நடத்தக் கூடியவர்கள் இந்த மன்றத்திலே உறுப்பினராக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் பேசுவார்களேயானால், இதற்கு ஒரு தெளிவு ஏற்படும் என்று நினைக்கிறேன். அவர்கள் எல்லாம் பேசவேண்டும்; பேசாமல் இருக்கக் கூடாது. 20,000 ரூபாய் இலாபம் ஒரு பஸ்ஸுக்கு வந்து அவர்கள் இதை நடத்திக் கொண்டிருந்தால் நிச்சயமாக 20,000 ரூபாயிக்கு அதிகமாகவும் கிடைக்கலாம்—இவைகள் எல்லாம் புத்தகக் கணக்குகள் தான். 20,000 ரூபாய் இலாபம் என்று புத்தகத்திலே எழுதிவிட்டால் போதாது. “வாட் ஈஸ் தி எக்ஸ் பெண்டிச்சர்” என்று பார்க்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: ஒரு பஸ்ஸை வைத்திருப்பவர்களுக்கு 20,000 ரூபாய் இலாபம் வருகிறது என்று நாங்கள் சொல்லவில்லை. ஒரு பஸ்ஸை வைத்திருப்பவரின் உண்மையான வருவாய் என்ன என்று எங்களுக்குத் தெரியாது. ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு இருப்பவர்கள் வருமான வரி அதிகாரிகளிடம் “அசஸ்ஸி இன்கம்” எங்களுக்கு 20,000 ரூபாய் வருகிறது

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

என்று சொல்லி அதை வைத்து ஏற்கனவே இந்த மன்றத்திலே பஸ் தேசியமயக் கொள்கையின் அடிப்படையில் 75 மைலுக்கு மேலுள்ள வழித் தடங்களை எடுத்துக் கொள்ளப் போகிறோம் என்று சொன்ன பொழுது அதை எதிர்த்து கோர்ட்டுக்கு போனார்கள். இப்பொழுது தான் அதிலே கோர்ட்டு தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த கோர்ட்டிற்கு போட்ட தஸ்தாவேஜிலே எழுதியிருக்கிறார்கள் எங்களுக்கு 20,000 ரூபாய் ஒரு பஸ்வினுடைய “அசஸ்ஸி இன்கம்” என்று, எனவே, பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் சொன்னது தான் எங்களுக்குத் தெரியாது.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: அதைத் தான் நான் புத்தகக் கணக்கு என்று சொன்னேன். அந்தத் தொகைக்கு மேலாகக் கூட இருக்கலாம். இதிலே எக்ஸ் பெண்டிச்சர் என்ன என்று நாம் பார்க்க வேண்டும் பஸ் தொழிலை நடத்துபவர்களுக்கு ஒவ்வொரு நாளும் எவ்வளவு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தேவைப்படுகிறது, அவர்கள் வருஷத்திலே எவ்வளவு டயர் வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் அவர்கள் எப்படி சமாளித்து வருகிறார்கள் என்பதை கவனித்தாக வேண்டும்.

அதே நேரத்திலே, இன்றைக்கு தமிழ் நாட்டிலே சிறு பஸ் முதலாளிகள் என்று சொல்லப்படுபவர்கள் எப்படி எல்லாம் இந்தத் தமிழகத்தை நடத்தி வருகிறார்கள் என்று பார்த்தால், அதிலே 90 சதவிகிதத்தினர் மார்வாடிகளிடம் கடன் வாங்கித் தான் அத் தொழிலை நடத்தி வருகிறார்கள். சாதாரணமாக ஏழைபாக இருக்கிறவன் வேறு தொழில் எதுவுமில்லை என்று பஸ் கம்பெனியிலே மேனேஜராக வேலை செய்து கொண்டு இருக்கிறான். பிறகு தானே ஒரு சிறு பஸ் தொழிலை நடத்த வேண்டுமென்று நினைத்தால் அரசாங்கத்திற்கு ஒரு விண்ணப்பம் செய்து, அவர்கள் ஒரு பெர்மிட் கொடுத்தால் அதை வைத்துக் கொண்டு மார்வாடி இடத்திலே பணம் வாங்கி அவன் தன்னுடைய தொழிலை நடத்துகிறான். இப்படி ஒவ்வொரு வருஷமும் அவர்கள் மார்வாடிக்கு கொடுக்கின்ற பணம் எவ்வளவு என்பதை 20,000 ரூபாய் இலாபம் வருகிறது என்று சொல்லுகிறவர்கள் தெரிந்திருக்க வேண்டும் என்பது தான் என்னுடைய கோரிக்கை.

இதே நேரத்திலே எவ்வளவு சர்சார்ஜ் கட்டுகிறார்கள் ஒவ்வொரு மாதத்திலேயும் என்று நினைத்துப் பார்த்தால் நிச்சயமாக அவர்கள் எவ்வளவு கஷ்டத்திலே இந்தத் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியும். நான் சொல்லுவதெல்லாம் என்னவென்றால் இந்தச் சட்டத்திலே இருக்கிற பல அம்சங்களை ஆராய நான் இங்கே இருந்து பேசவில்லை. நான் கேட்டுக்கொள்வது எல்லாம் ஒரு நல்ல திட்டத்தை கொண்டு வரும்பொழுது ஒரு குறிப்பிட்ட மக்கள் அதிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள்

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

என்றால் அவர்கள் எல்லாம் சுரண்டல்காரர்கள், பணக்காரர்கள் எனவே அவர்கள் ஒழிக்கப்படவேண்டும். அவர்கள் மீது கருணை காட்டக் கூடாது என்ற நிலையிலே ஒரு பிரச்சினையை அணுகும் பொழுது நிச்சயமாக நாம் எதை விரும்புகிறோமோ அதைச் சாதிக்க முடியாது.

ஆகையாலே நான் கேட்டுக்கொள்வது அவர்களுடைய உண்மையான பிரச்சினைகளை நீங்கள் நல்ல முறையில் புரிந்துகொண்டு அவர்களுக்கு எந்த விதமான பாதகங்களும் வாழ்க்கையிலே ஏற்படாத வகையிலே காரியத்தைச் செய்யவேண்டும். அரசு செய்யும் அதே காரியத்தை “டிவிஷன் ஆப் லேபர்” என்று சொல்லுவார்கள். யாருக்காக இந்தக் காரியங்களைச் செய்கிறோம். சமுதாயத்திலே மாற்றம் வேண்டும், சமுதாயத்திலே பொருளாதார புரட்சி வரவேண்டும், சமுதாயத்திலே நீதி வேண்டும், சமுதாயத்திலே ஒருவர் சுரண்டல்காரராகவும், மற்றொருவர் சுரண்டப்படுபவராகவும் இருக்கக்கூடாது, சமுதாயத்திலே இருக்கும் வாய்ப்புகளையும், வசதிகளையும், செல்வத்தையும் ஒரு சிலர் தங்களுடைய கையிலே தேக்கி வைத்துக் கொண்டு அதனால் ஆயிரக்கணக்கான ஏழை மக்கள் வாழக்கூடாத நிலைமையிலே இருக்கக்கூடாது என்பதற்காகத்தானே இதை எல்லாம் செய்கிறோம்.

Natural resources, national resources and national income should be distributed equitably.

எல்லோருக்கும் அந்த நீதி கிடைக்கின்ற வகையிலே, வாய்ப்பு கிடைக்கின்ற வகையிலே, வசதி கிடைக்கின்ற வகையிலே அவை மாற்றப்படவேண்டும், பங்கிடு செய்யவேண்டும் என்கின்ற அடிப்படையிலே தான் சோஷலிச சம தர்மமும் பொது உடமைத் தத்துவமும் இருக்கிறதே தவிர, இந்தப் பணக்காரர்கள் ஒழிக்கப்படவேண்டும் என்ற நிலைமையிலே நாம் பிரச்சினையை அணுகக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தில் உள்ள நெளிவு, சுருவுகள் எல்லாம் என்ன என்ன என்கிற பிரச்சினையை விவாதத்திற்கு நான் எடுத்துக்கொள்ளத் தயாராய் இல்லை. இதன் அடிப்படைத் தத்துவத்தை ஏற்றுக்கொண்டாலும் இதில் உள்ள பல அம்சங்கள் நன்றாக ஆராயப்படவேண்டியவைகளாக இருக்கின்றன. இதை அப்படியே நிறைவேற்றுவது பற்றி ஆட்சேபணியில்லை. எங்களைப் போன்ற வக்கீல்களுக்கு இப்படிச் செய்வதுதான் நல்லதாக இருக்கும். ஆனால் அரசாங்கம் ஒரு முக்கிய பிரச்சினைப்பற்றி சட்டம் கொண்டுவருகிறபோது அந்தச் சட்டத்தில் உள்ள பிரச்சினைகள்பற்றி எல்லாம் துணுக்கமாக ஆராயப்படவேண்டும். ஆகவே இதில் உள்ள பிரச்சினைகளை எல்லாம் ஆராய்ந்து நல்லதொரு முடிவெடுக்க

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

இந்த மசோதா கூட்டாய்வுக் குழுவிற்கு அனுப்பப்படவேண்டும் என்கிற வேண்டுகோளை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. பரந்தாமன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, பொருளாதாரம் ஒரேயிடத்தில் குவிந்துவிட்டது என்கிற குற்றச்சாட்டு இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் இருந்து வருகிற மாபெரும் குற்றச்சாட்டாகும். இதற்கெல்லாம் காரணம் யார்? தமிழ்நாட்டில் விரல்விட்டு எண்ணக்கூடிய ஒருசிலரிடத்தில் செல்வம் குவித்துவிட்டதற்கு யார் காரணம்? இதைப் பார்க்கிற நேரத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சி பீடத்தில் அமர்வதற்கு முன்னால் நாட்டின் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டவர்கள் பொருளாதாரம் நாட்டில் உள்ள எல்லா மக்களிடத்திலும் பகிர்ந்திருக்கக்கூடிய திட்டங்கள் எதையும் போடாததுதான் என்கிற குற்றச்சாட்டை யாரும் மறுக்க முடியாது. இந்தக் குறைபாட்டைப் போக்குகின்ற முயற்சியிலேதான் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க இந்தச் சட்டத்தை இந்தப்பேரவையில் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இதைப் பாராட்டி வரவேற்க நாம் எல்லாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

இன்றையதினம் தமிழ்நாட்டில் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் யாராக இருக்கிறார்கள் என்பதை ஆராயவேண்டும். பஸ் முதலாளிகள் தான் ஆகை அரசர்களாக இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். சினிமாத் தியேட்டர்களின் அதிபர்களாக இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். பல கடைகளைத் தமிழ்நாட்டில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த ஒருசிலரிடத்தில்தான் தமிழ்நாட்டின் பொருளாதாரம் குவிந்துகிடக்கிறது என்பதை உணர்ந்து இதைப் போக்குகின்ற முறையில் தான் தமிழக அரசு இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ்களை எல்லாம் தேசியமாக்க வேண்டுமென்று பலர் இங்கேயே பேசியிருக்கிறார்கள். மராட்டிய மாநிலம், குஜராத் மாநிலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 90 சதவீதமே தேசியமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தியாவில் பல மாநிலங்களில் இல்லாத அளவுக்கு தமிழகத்தில்தான் நூற்றுக்கு நூறு தேசியமாக்கப்பட்டிருக்கிற பணியை நமது அரசு வெற்றிகரமாகச் செயல்படுத்தியிருக்கிறது என்கிற போது நாம் இதனைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட பாராட்டத்தக்க செயலுக்கு பொதுவுடமைத் தத்துவத்தைப் பேசுகின்றவர்களிடம் இருந்து எதிர்ப்பு வருவதுதான் வியப்பாக இருக்கிறது. அரசாங்கம்

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ஆ. பார்தாமன்]

ஒரு பக்கம் பஸ்களை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறபோது, தனியார்களையும் மற்றொரு பக்கம் பஸ்களை விட அனுமதிப்பது

There will definitely be pilferage and to avoid the pilferage, this is the only method and that is to nationalise completely.

இந்த அடிப்படையில்தான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதைக்கொண்டு வந்தார்கள். மத்தியில் இதற்கு விரிவான சட்டம் இல்லை. மாநிலங்களிலும் வேறு எங்கும் விரிவான சட்டம் இல்லை. இந்த நிலையில்தான் நாம் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். இது மிகமிகப் பாராட்டப்பட வேண்டிய ஒன்றாகும்.

கடைசியாக தொழிலாளர்களைப்பற்றி ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ்களை தேசியமயமாக்குகிறபோது தனியார் பஸ்களில் பணியாற்றி வருகிற ஊழியர்களையும் அரசாங்க ஊழியர்களாக ஏற்றுக்கொள்கிற வகையில் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அதைப் பாராட்டுகிறேன். தனியார் பஸ்களில் 60 வயதிற்கு மேற்பட்டவர்களையும் பணியில் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையும் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்கிற எனது தாழ்மையான கருத்தைத் தெரிவித்து வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்று அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. மணலி சி. கந்தசாமி: தலைவரவர்களே, எல்லா பஸ்களையும் தேசியமாக்கும் இந்தச் சட்டத்தைப்பற்றி எனது சில கருத்துக்களைக் கூறவிரும்புகிறேன்.

இந்த கால கட்டத்தில் தேசியமாக்குவது என்பது நாட்டுக்கு நல்லது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. நிச்சயமாக இந்தக் கொள்கையை யாரும் மறுக்கவும் மாட்டார்கள். இதுபோல பஸ்களை எல்லாம் உடனடியாக தேசியமாக்கிவிடுவதுதான் சோஷலிசம் என்பதை ஏற்றுக்கொள்வதற்குக் கூட, பொருளாதாரம் குவிந்திருக்கிற பல முக்கியமான இடங்கள் தமிழ்நாட்டில் வேறு இல்லையா? அவற்றை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்கிற முயற்சி தோன்றியதா? அவற்றை எல்லாம் எடுத்த பிறகு இதற்கும் வந்திருக்கிறோம் என்றால் இது வரவேற்கக்கூடியதாகவே இருக்கும். எப்படியோ இந்தச் சட்டம் வந்துவிட்டது, ஆளும் கட்சியினர்களின் பார்வை இந்தப் பக்கம் விழுந்துவிட்டது. இதைக் கொண்டுவரத்தான் போகிறார்கள். ஆயினும் இதுபற்றி சில அபிப்பிராயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதலிலே சொல்வது என்னவென்றால், அவசரச் சட்டம் கொண்டு வந்தார்கள். இப்பொழுது சட்டம் வந்திருக்கிறது. இதை 5 வருஷத்திலே எடுப்போம்

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. மணவி சி. கந்தசாமி]

[1973 பிப்ரவரி 13]

என்று சொல்வதிலே அர்த்தம் இல்லை. அது பல்வேறு விதமான சந்தேகங்களை ஏற்படுத்தும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். நீங்கள் படிப்படியாக, ஜில்லாவாரியாக எடுப்பதற்குப் பதிலாக நான் ஒரு ஆலோசனை கூறுகிறேன். ஆலோசனையை யோசித்துப் பாருங்கள். அதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று சொல்லவில்லை. நீங்கள் ஏற்கனவே முடிவெடுத்துவிட்டீர்கள். முதலில் 5 பஸ்ஸுக்கு மேல் 10 பஸ் வைத்திருப்பதை எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். முதல் ஆண்டு எடுங்கள். அதற்கு பிறகு 3-க்கு மேல் 5-க்குள் வைத்திருப்பதை எடுங்கள். பிறகு 2 பஸ், பிறகு 1 பஸ் என்று எடுத்தால் உள்ள படியே உங்களைப்பற்றி பலபேர் அவதூறு கூறுவதற்கு இடம் இருக்காது. அது சிறு பஸ்காரர்களுக்கு நியாயம் வழங்குவதற்கு உதவியாக இருக்கும். இதை நீங்கள் ஒத்துக்கொண்டால் தான் உண்டு. நான் ஒன்றும் வற்புறுத்த முடியாது.

முதல் ஆண்டிலே 10-லிருந்து 7 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள், அடுத்தது, 7-லிருந்து 5 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள். அடுத்தது 5-லிருந்து 3 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள். அடுத்தது, 2, அடுத்தது 1 என்று வைத்தால் நல்லதாக இருக்கும். ஜில்லாவாரியாக என்று சொன்னால், எங்களுடைய ஜில்லாவிற்கு எந்த வருஷம் என்று தெரியவில்லை. எம்.எல்.ஏக்களை பிராணனை வாங்கிவிடுவார்கள், 5-வது வருஷம் எடுக்கச் சொல்லுங்கள் என்று. நாங்கள் உங்களிடம் காவடி எடுத்துக் கொண்டு வரவேண்டும். அப்பொழுதுதான் நீதி அடிப்படையிலே, நியாய அடிப்படையிலே நீங்கள் பஸ் முதலாளிகளைப் பார்ப்பவர்கள் ஆவீர்கள். அந்த அடிப்படையிலே எடுப்பது தான் நியாயம். பஸ்ஸை எடுப்பது தவறில்லை. அதேபோல எல்லா லாரிகளையும் எடுத்திருக்கலாம். லாரிகளை ஏன் எடுக்கக் கூடாது? சட்டம்தான் கொண்டு வருகிறீர்கள், தெளிவாகக் கொண்டு வாருங்கள். போக்குவரத்துத் துறை பூராவையும் சர்க்கார் எடுக்கிறது என்று சொன்னால் இன்னும் மகிழ்ச்சியாக நான் வரவேற்கிறேன். 'பப்ளிக் யூட்டிலிட்டி சர்வீஸ்' என்ற முறையிலே அனைத்தையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். நான் ஏற்கனவே சொன்னபடி, முதலிலே 10 பஸ், பிறகு 7 பஸ், பிறகு 5 பஸ், பிறகு 3 பஸ், என்று வைத்திருக்கக்கூடிய நிறுவனங்களிடமிருந்து எடுத்துக்கொண்டால், உங்கள் மீது குற்றம் கூறுவதற்கு வழி இருக்காது.

அடுத்தது, டி.வி.எஸ்ஸுக்கு, ஏ.பி.டி.-க்கு, ஸ்.ஆர்.வி. எஸ்ஸுக்கு எந்த அடிப்படையிலே காம்ப்ன்சேஷன் கொடுத்தீர்களோ அந்த அடிப்படையிலே இவற்றிற்கும் காம்ப்ன்சேஷன் கொடுக்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். 20%, 10% என்று . . .

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பெரியவர் மணலி அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல அதே அடிப்படையில்தான் இந்த ஷெடியூல் போடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. மணலி சி. கந்தசாமி : அந்தக் கம்பெனிகளிலும் பல பஸ்கள் வைத் திருந்தார்கள். அப்போதைக்கப்போது புதுப்பித்துக்கொண்டுதான் அதை ஓட்டிக்கொண்டிருந்தார்கள். எவ்வளவு கொடுத்தீர்கள் போன்ற விவரங்களை யெல்லாம் அவை மேஜை மேல் வைத்தால் எங்களுக்குக் கூட உதவிகரமாக இருக்கும்.

இன்றைக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லி குழப்பத்திற்கு வழி யில்லாத விதத்திலே நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். நஷ்டஈட்டைக் குறை வாக்கக் கொடுத்து அவர்கள் வாழ வழியில்லாது செய்து விடாதீர்கள். எங்க ளுடைய தலைவர் சொல்கிற மாதிரி ஒரு பஸ் வைத்திருக்கிறவர்களுக்கு அதிக காம்பன்சேஷன், அதிக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்குக் குறைந்த காம்பன் சேஷன் என்ற அளவிலே நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இப்படிக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

அடுத்து, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அது பெரிய பிரச்சினை யாக வரும். அதைச் சாதாரணமாக நினைக்காதீர்கள். இப்பொழுது தொழி லாளி என்ற வியாக்கியானத்திற்கு உட்படாத நிலையில் பலர் இருப்பதால் அது பெரிய பிரச்சினையாக வரும். அதன்காரணமாக அன்எம்பிளாய்மென்ட் அதிக ரிக்கும், டிரைவர், கண்டக்டர் மாத்திரம் தொழிலாளி என்று நினைக்காதீர்கள். ஒரு பஸ்ஸை சுற்றி 20 பேர் இருப்பார்கள். தொழிலாளர் சட்டப்படி, அத னுடைய வியாக்கியானத்திற்குள் வராமல் அவர்கள் எல்லாம் இருப்பார்கள். ஆகவே, வேலையில்லாத திண்டாட்டம் ஏற்கனவே இருக்கிற இந்தக் காலத்தில் இது கட்டாயம் அதிகம் ஆகக் கூடிய நிலைமை ஏற்படும். ஆகவே, அதைப்பற்றி ஆலோசித்து முடிவுக்கு வரவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித் துக்கொண்டு அதே போல், அந்தக் கம்பெனிகள் வைத்திருக்கக் கூடிய ஓர்க் ஷாப்புகளையும், அவர்கள் வைத்திருக்கக் கூடிய டையர் டிரேடிங் போன்றவற் றையும் அரசு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவைகளை வைத்து அவர்கள் ஒன் றும் செய்ய முடியாது. ஆனால், ஏற்கனவே ஏ.பி.டி., டி.வி.எஸ். போன்ற பெரிய பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்தும் அந்த ஓர்க்ஷாப்புகளை, எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இல்லாவிட்டால் அவர்கள் பெரிய முதலாளிகளாக ஆகக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருக்கும்.

534 தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. மணலி சி. கந்தசாமி] [1973 பிப்ரவரி 13]

ஆகவே இன்று எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். படிப்படியாக, ஒவ்வொரு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் கடைசியிலே வரக்கூடிய முறையில் இதைச் செய்வது, மிகவும் நிதானமாகச் செய்வது, அதற்கு நீங்கள் முன்வரவேண்டும். அப்படி வந்தால் சந்தேகத்திற்கு இடமிருக்காது.

நீங்கள் நியாயமாகச் செய்யலாம். இருந்தாலும் அரசியல் உலகத்திலே பல் வேறு கட்சிகள் இவற்றைப்பற்றியெல்லாம் வியாக்கியானம் செய்வதற்கு நீங்களே இடம் கொடுத்து விடாதீர்கள் என்று கூற விரும்புகிறேன். சட்டத்திலே தெளிவாகச் செய்யுங்கள் என்ற அடிப்படையிலே சொல்கிறேன். எங்கள் கட்சி இதைப் பரபூரணமாக ஆதரிக்கிறது. இப்படி, நான் கூறியமுறையில் இவையெல்லாம் வலுப்படுத்தப்பட்டால் இன்னும் வலிவாக இருக்கும்.

இந்த மசோதாவோடு நின்று விடாமல் இன்னும் பல்வேறு துறைகளிலே தமிழ் நாட்டினுடைய வாழ்வைக் கவனிக்கொண்டு வருகிற துறைகளிலேயும் தேசியமயத்தைப் புகுத்துங்கள். நீங்கள் அப்படிச் செய்யாவிட்டால், நாங்களே அந்த மாதிரி மசோதாக்களைத் தயார் செய்து கொண்டு வரப்போகிறோம் என்று உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கே. கந்தசாமி : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்று சபையின் முன்பு விவாதிக்கப்படுகின்ற பஸ் தேசியமயமாக்கப்படுகிற மசோதாவை பார்வாட்டு பிளாக் கட்சியின் சார்பாக மனப்பூர்வமாக வரவேற்று இந்த மசோதாவைப் பற்றிக் கூறும்போது இந்தியாவிலேயே எந்த மாநிலத்திலும் இவ்வளவு துணிச்சலாகக் கொண்டு வராத நிலையில், நம்முடைய மாநிலத்தில் குறிப்பாக இன்றைய அரசியலில் நெருக்கடியான கட்டத்தில் இருந்துகொண்டிருக்கிற ஆட்சியாளர்கள் மீது, பயங்கரமான குற்றச்சாட்டுகளை, உண்மையல்லாத போளூம்கூட, அவைகளை வைத்து, இவ்வளவு நெருக்கடியைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற அளவுக்கு அரசியல் கட்சிகள் எல்லாம் சதி செய்து கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், எதையும் துச்சமென மதித்து மக்களுடைய நலனை தங்களுடைய திட்டமாக இருக்கவேண்டுமென்று நினைத்து இந்த நல்ல ஒரு திட்டத்தை சோஷலிச நோக்கோடு கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தத் திட்டத்தை வரவேற்கிற நேரத்தில் தமிழக அரசை நான் மனப்பூர்வமாகப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்று பல பேர்கள் பாராட்டினார்கள். சிலர், நமது அரசியல் பெரியவர் மணலி அவர்கள் உட்பட, உள்நோக்கு இருப்பதற்கு இடம் அளிக்கக் கூடாது, சந்தேகமற்ற முறையில் இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். சிக்கலான

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. கே. கந்தசாமி]

நிலையை நீக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்கு அவருடைய கருத்தைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைய அரசியல் சூழ்நிலையில், தமிழகத்தைப் பொறுத்த அளவில், சோஷலிசத் திட்டத்தை, ஏன் இன்றைய அகில இந்திய ரீதியிலே பார்க்கும்பொழுது, இந்திரா காங்கிரஸ் ஆளுகிற மாநிலத்தில்கூட இந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டுவரவில்லை. நம்முடைய அரசு கொண்டு வந்திருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுப்பு அவர்கள்கூட ஒப்புக் கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அவர்களுடைய கட்சி ஆதரவோடு நடந்துகிற மாநிலங்களில்கூட, இப்படிப்பட்ட புரட்சிகரமான திட்டங்களைக் கொண்டுவராத நிலையில் இங்கே கலைஞரது அரசு இருக்கிறது என்று நான் சொல்கிறேன்.

* * * *

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : அதைப்பற்றிப் பேச வேண்டாம். ஏற்கனவே அதைப்பற்றிப் பேசவேண்டாமென்று சொல்லி விட்டோம். திருப்பி அதை ரிப்பீட் பண்ணவேண்டாம். அதை அவைக்குறிப்பிலிருந்து எடுத்துவிட ஆணையிடுகிறேன்.

திரு. கே. கந்தசாமி : இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம் நல்ல திட்டங்கள் வருகிறபொழுது, எதிரிகளிடம் இருக்கிற நல்ல பண்புகளைப் பாராட்டுகிற அளவுக்கு, தமிழன் வாழ்ந்தான் என்ற அளவோடு வாழவேண்டுமென்பதற்காகத்தான். அரசியல் காரணங்களுக்காக, நல்லபல திட்டங்களாக இருந்தாலும், எதிர்க்க வேண்டுமென்ற ஒரே நோக்கத்திற்காக எதிர்ப்பது, மிஸ்லீட் செய்வதாக ஆகும் என்ற காரணத்திற்காக நான் குறிப்பிடுகிறேன். அரசு சில தவறுகளைச் செய்தால் அதைக் கண்டிக்க நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அப்பொழுதுதான் உண்மையான ஜனநாயக மரபுகளை நாம் பாதுகாக்க முடியும். அதே நேரத்தில் நல்ல திட்டங்களை நாம் பாராட்டினால்தான், நல்ல திட்டங்கள் என்று அவர்கள் பாராட்டுகிறார்கள், ஆகவே இன்னும் செய்ய வேண்டும், நமக்கு ஆதரவு இருக்கிறது என்று ஆட்சிப் பீடத்தில் இருக்கிறவர்களுக்கு உற்சாகம் இருக்கும் என்ற நிலையை வற்புறுத்தி அடுத்த கருத்துக்குச் செல்ல விரும்புகிறேன். இப்பொழுது எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நான் அதை வரவேற்கிறேன். எனது கட்சியின் சார்பாக, லாரி எங்கெங்கு அதிகமாக வைத்திருக்கிறார்களோ, அவைகளைக்கூட தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

*மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. கே. கந்தசாமி]

[1973 பிப்ரவரி 13]

அது மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு எல்லா பஸ்களும் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷன், பல்லவா கார்ப்பரேஷன் போன்ற கார்ப்பரேஷன்கள் மூலமாக எடுக்கப்பட்டிருந்தாலும், பல பேருந்துகள் ஒர்க்ஷாப்புகள் இல்லாத நிலையில், ரிப்பேர் ஆகாமல், பாழடைந்து, சீர் செய்யப்படாத நிலையில், ரிப்பேர் செய்யப் படாத நிலையில் இருப்பதை, வேலைக்கு, பயனுக்கு உகந்ததாக இல்லாமல் இருப்பதை நான் காணுகிறேன். ஆகவே ஒர்க்ஷாப்புகளையும் உடனடியாகத் தேசியமயமாக்கவேண்டும். அப்படிச் செய்வதன்மூலமாக, இந்தக் கம்பெனிகளைத் திறம்பட நடத்தி, மக்களுக்குச் சேவை செய்யும் ஸ்தாபனமாக அவற்றைப் பயன்படுத்தலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் சினிமாப்பட தொழிலையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தெரிவித்து அரசுக்கு எனது பாராட்டுதலைத் தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்குகின்ற இந்த மசோதாவை கொள்கை அளவில் நான் வரவேற்று எனது சில கருத்துக்களை கூறவிரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக சிறு பஸ் வைத்திருப்பவர்களைப்பற்றி இங்கே கூறினார்கள். இந்த மசோதாவில் பாதிக்கப்படக்கூடியவர்கள் மொத்தம் 1300 என்று குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. அதில் ஒரு பஸ் வைத்திருக்கின்றவர்கள் ஏறத்தாழ 300 பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் இருக்கிறார்கள். எனக்கு முன்னதாக உரையாற்றிய ஆளும் கட்சி உறுப்பினர் திரு. ஏ. எம். ராஜா அவர்கள் ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்களுக்குக்கூட இன்றைக்கு ரூ. 20,000 ஆண்டு ஒன்றுக்கு வருவாய் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஒரு பஸ் வைத்திருந்தாலும்கூட அவரையும் நாம் பஸ் முதலாளி என்று அழைக்கக்கூடிய துர்ப்பாக்கியமான சூழ்நிலையில் இருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்கிறோம். சாமானியரான தம்முடைய முதலமைச்சர் ஆட்சியிலே ஒரு பஸ் வைத்திருக்கிறவர்கள் எல்லாம் முதலாளிகள் என்றால் தமிழ்நாட்டிலே ஆண்டொன்றுக்கு லட்சக்கணக்கில் வருவாய் பெறுகின்ற சினிமா நடிகர்கள், பட முதலாளிகள், பஞ்சாலை அதிபர்கள், தோட்ட உரிமையாளர்கள், சர்க்கரை ஆலை முதலாளிகள் இவர்கள் எல்லாம் முதலாளிகள் அல்ல என்பது அவர்களுடைய கருத்தா? ஒரு பஸ் வைத்திருக்கிறவரையே முதலாளி என்று கூறுகிற அரசாங்கம் நான் ஏற்கனவே கூறிய அந்தப் பட்டியலிலே இருக்கிறவர்களை என்ன பெயரிட்டு அழைப்பார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

சமதர்ம சமுதாயத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கின்ற அரசாங்கம் முதற் கட்டமாக ஏன் அவர்களிடத்தில் போகவில்லை என்று கேட்க விரும்புகிறேன். நாட்டுடமைத் திட்டத்தை நாங்கள் வரவேற்கிறோம். அமைச்சர் அவர்கள், இதுவரையிலே அதை அமல் செய்யாததற்கு தலைவர் காமராஜருக்கு நன்றி கூறுகிறேன் என்று சொன்னாலும்கூட அந்தத் திட்டத்தை ஆரம்பித்தது காங்கிரஸ் ஆட்சிதான் என்பதை அவர்கள் மறுக்க மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். காங்கிரஸ் ஆட்சி தொடங்கிய திட்டத்தை நீங்கள் தொடர்ந்து செய்கிறீர்களேதவிர சமுதாய சமத்துவத்திற்கு அடிப்படையான திட்டம் எதையும் இந்த ஆட்சி செய்யவில்லை என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு நான் இந்த நேரத்திலே கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

இந்தச் சட்டத்திலே ஒரு பட்டியல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எந்த எந்த மாவட்டங்களிலே எத்தனை பேருந்துத் தடங்கள் இருக்கின்றன, எத்தனை பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கப் போகிறோம் என்ற பட்டியல் எல்லாம் இருக்கிறது. எந்த எந்த மாவட்டங்களிலே இருக்கின்ற பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கப் போகிறோம் என்ற ஒரு முறை இந்த மசோதாவிலே வகைசெய்யப்படவில்லை. நான் கூறுவதெல்லாம், திரு. மணலி கந்தசாமி அவர்கள் கூறியதைப்போல, ஒரு அடிப்படையைக் கையாண்டால்தான் நலமாக இருக்கும். ஒரு பந்து பஸ்கள் வரையிலும் முதலாவதாக நாட்டுடமையாக்கவேண்டும், அடுத்ததாக 7, பிறகு படிப்படியாகக் குறைந்துகொண்டுவந்து 1, 2 என்ற வரிசையில் நாட்டுடமையாக்கினால் நல்லது என்றும் அப்படிச் செய்வதால்தான் ஊழல் புகார்களுக்கு வழியிருக்காது என்றும் சொன்னார்கள். உண்மையிலேயே நான் அந்தக் கருத்தை வரவேற்கிறேன்.

ஒருவேளை அவர்கள் சொல்லிய அந்தக் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்ள அரசாங்கத்திற்கு வழியில்லை என்று சொன்னால் அதற்கான ஒரு மாற்றுக் கருத்தை நான் சொல்கிறேன். இந்தச் சட்டத்திலே முதலாவதாக என்ன மாவட்டம், அடுத்து என்ன மாவட்டம் என்ற முறையிலே வரிசைப்படுத்தி நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற வழிவகை இந்தச் சட்டத்திலே இடம் பெறவேண்டும். ஏற்கனவே நாட்டுடமைத் தத்துவத்தை அமல்படுத்துவதற்காக முதன்முதலாக கன்னியாகுமரி மாவட்டம் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. அதையொட்டி இருக்கிற நெல்லை மாவட்டத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம். அதையொட்டி இருக்கிற இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தைப் பிறகு எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்ற இப்படிப்பட்ட முறையைக் கையாண்டால் ஊழல் புகார்களுக்கு இடம் இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கியபொழுது பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் தொழில் வாய்ப்பு, வேலைவாய்ப்புக் கொடுக்கவில்லை. இப்பொழுது வந்திருக்கின்ற மசோதாவால் கிட்டத்தட்ட 6 லட்சம் தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் பாதிக்கப்படுவார்கள். 6 லட்சம் பேர்களுக்கு மாற்று வேலைவாய்ப்புக் கொடுக்கக்கூடிய சூழ்நிலையை அரசாங்கம் ஏற்படுத்த வேண்டும். ஏற்கனவே கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், க்ளினர்கள் ஆக இருக்கிறவர்களைத்தவிர அதையொட்டி இணைந்த தொழிலாளர்கள் பல்லாயிரக்கணக்கானவர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்தச் சட்டம் வருவதால் அந்தத் தொழிலாளர்களும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் வேலைவாய்ப்புக் கொடுப்பதற்கு இந்தச் சட்டத்தில் ஏற்பாடு இருக்கவேண்டும். இன்றைக்கிருக்கிற சூல்ஸ்படி தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற அத்தனை பேர்களுக்கும் அரசாங்கத்தில் தொழில் கொடுப்பதற்கு வழியில்லை. சட்டம் குறுக்கே வந்துசேரும். அந்த நிலையிலே பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள். இந்த இக்கட்டான நிலையை மாற்றுவதற்கு எத்தனை தொழிலாளர்கள் இந்தச் சட்டத்தால் பாதிக்கப்படுவார்களோ அத்தனை பேர்களுக்கு மாற்றுத் தொழில் அவரவர்கள் கல்வி, திறமை இவற்றிற் கேற்றார்போல் கொடுக்கவேண்டுமென்ற முறையில் இதிலே வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காம்பன்சேஷனைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கின்றவர்களுக்கு ஒரு ஆண்டு கழிந்துதான் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு தனது ஜீவனத்தைக் கழித்துக் கொண்டு இருக்கிற, பஸ் தொழிலை விட்டுவிட்டால் அவர் இன்னொரு தொழிலை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு அந்த ஒரு ஆண்டுக்காலத்தில் அவன் முதலுக்கு எங்கே போவான்? ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு இருப்பவன், மார்வாடியிடம் கடன் வாங்கியிருப்பான் அல்லது தனியாரிடம் ரேகையில்லாமல் கடன் கேட்டிருப்பான். இந்த நிலைமையிலே அவன் மாற்றுத் தொழிலைத் துவங்குவதற்கு முதலுக்கு எங்கே போவான்? ஆகவே ஒரு வருட காலம் என்று தள்ளிப் போடாமல் ஒரு பஸ், 2 பஸ்கள் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு நஷ்ட ஈட்டை உடனடியாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஏற்கனவே நாம் நாட்டுடமையாக்கிய பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் நிர்வாகம் எவ்வளவு சீர்கேடான நிலைமையிலே நடைபெறுகிறது என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இன்றைக்கு ஒரு டிவிஷனிலே

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

100 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றால் அதிலே 50 பஸ்கள் நல்லமுறையிலே-ஒடுவதில்லை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லாத காரணம், இன்னும் பல காரணங்கள் இருப்பதால் 100-க்கு 50 பஸ்கள் ஓர்க்கஷாப்பில் அடைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் பயணிகளுக்கு வசதிக்குறைவுகள் ஏற்படுகின்றன, பஸ்களே நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதையெல்லாம் இப்பொழுது நான் கூறுவதற்கில்லை. இப்பொழுது இருக்கிற நிர்வாகமே சரியில்லையென்றால் அத்துணை பஸ்களையும் நாட்டுடமையாக்கிவிட்டபிறகு நிர்வாகம் எப்படியிருக்குமோ என்ற ஐயப்பாடு இருக்கிறது. நிர்வாகத்தைச் சீராக்குகின்ற பொறுப்பு அமைச்சருக்கு இருக்கிறது.

கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலமாக பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதற்கு என்ன ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பது இந்த மசோதாவில் இல்லை. எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் பஸ்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு எல்லாம் என்ன ஏற்பாடு இதிலே செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அவர்கள் கூறவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தலைவர் அவர்களே, இன்று ஊர்திகளைக் கையகப்படுத்தும் மசோதாவிலே ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

நான் முன்னாலே சட்டசபையிலே பேசும்பொழுது 10 பஸ்களுக்கு மேலே இல்லாத முறையில் உச்சவரம்பு வைப்புங்கள் என்று சொன்னேன். அன்றைக்கு அதை ஒத்துக்கொள்ளாதவர்கள் இன்றைக்கு பத்து பஸ்களுக்குக் குறைந்த அளவிலே வைத்திருக்கின்றவர்களையும் பெரிய முதலாளிகள் என்று கருதி இதைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. மணலி கந்தசாமி அவர்கள் சொன்னது மாதிரி இதைவிடப் பெரிய பணக் காரர்கள், தமிழகலங்கள் உங்கள் கண்ணுக்கு இன்னும் படாமலே இருப்பதைப் பார்த்தால்—தனிக் காரணம் என்னவோ தெரியவில்லை—இதிலே மட்டும் தேசிய மயமாக்குவதில் இவ்வளவு அக்கறை ஏன் காட்டுகிறீர்கள் என்பதும் புரியவில்லை.

ஒரு பஸ் இருந்தாலும் அதையும் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்வதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணையில்லை. ஆனால், இந்தச் சட்டம் போடப் பட்டிருப்பதையெல்லாம் பார்த்தால் உங்கள் உள்ளக் கிடக்கையைப் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது. ஐந்து ஆண்டுகளுக்குள் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்கிவிடுவோம் என்று சொல்லிவிட்டு இன்றைக்கு அவசரம் அவசரமாகச்

தமிழ்தாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப்
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி] [1973 பிப்ரவரி 13]

கொண்டுவந்தீர்கள். ஐந்து வருடம் கேட்டிருந்தீர்கள். மாவட்டம் மாவட்டமாக எடுக்கப்போகிறோம். பொறுக்குக் குழுவிற்கு வேறு போக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலையில் அவசரச் சட்டம்போட்டு இதுதான் பொங்கல் பரிசு என்று கொண்டுவந்ததின் அர்த்தமே புரியவில்லை. ஏதோ அவசரச் சட்டம் போட்டு ரொம்பத் தீவிரமாக வேலைசெய்து விட்டோம் என்று மக்களை ஏமாற்றுவதற்காகத்தான் இதைச் செய்து இருக்கிறார்கள் என்று எண்ணவேண்டியிருக்கிறது. நாளை காலைக்குள், ஓடுகின்ற அத்தனை பஸ்களும், சுமார் எண்ணாயிரத்துச் சொச்சம் பஸ்களும் எடுக்கப்படும், 14-ஆம் தேதியிலிருந்து தனி நபர் பஸ் ஓட்ட மாட்டார் என்று சொல்லுமளவில் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருந்தால் அதில் பொருள் இருக்கும். ஐந்து வருஷங்களில் படிப்படியாக எடுப்பதற்கு அவசரச் சட்டம் என்று கொண்டுவந்தால் என்ன அர்த்தம் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. நீலகிரிக்காரன் மட்டும் என்ன தவறு செய்தானோ தெரியவில்லை. அவன்மீது என்ன கோபமோ? பொங்கல் பரிசு என்று சொன்னார்கள். அடுத்த மாவட்டத்திற்கு எப்பொழுது வருமோ? இதையெல்லாம் யோசிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஏனென்றால் இது அவசரச் சட்டம் என்று போட்டு, பொங்கல் பரிசு என்று விளம்பரத்திற்காக வந்த சட்டமாக இருக்கிறதேதவிர சமதர்மத்தை உள்ளடக்கியதாக, நாளைக்கே அத்தனை பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்கிறோம் என்று சொன்னால் அதில் அர்த்தம் இருக்க முடியும். அப்படிச் செய்து அதற்காக விளம்பரம் தேடினால் நன்றாக இருக்கும். ஐந்து வருஷங்களில் படிப்படியாக ஆக்குவதற்கு ஏன் இந்த அவசரச் சட்டம் என்று புரியவில்லை.

அடுத்தபடியாக, எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய முறையைப் பார்க்கலாம். சின்ன ஜில்லாவிலிருந்து பெரிய ஜில்லாவிற்கு வரப்போகிறார்கள். அதுதான் சமதர்ம அடிப்படையில் வரக்கூடிய சட்டமா? பெரிய முதலாளிகளிடமிருந்து சிறிய முதலாளிகளுக்கு வருகிறோம் என்று சொன்னால் அதை சமதர்மத்தின் அடிப்படையில் செய்வதாகச் சொல்லலாம். அவசரச் சட்டம் போடுவது, ஏதாவது ஒரு வழியில் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று நீலகிரி மாவட்டத்தில் ஆரம்பித்து கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் முடியும் என்று சொன்னால் அது ஏதோ கணக்குப்போடக்கூடிய மாணவன் போடுவது மாதிரி இருக்கிறதேதவிர சமதர்மக் கொள்கையைப் பற்றி யோசித்துக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்களா என்பது கேள்விக்குறியாக இருக்கிறது. இந்த பஸ்களைக் கையகப்படுத்தும் பொழுது பணக்காரர்களுக்கு எவ்வளவு சலுகைகளைத் தந்திருக்கிறார்கள், சிறிய முதலாளிகளுக்கு என்ன செய்திருக்கிறார்கள் என்று பார்க்கவேண்டும். இந்த பஸ்களைக் கையகப்படுத்தும்பொழுது 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருந்தால்

1973 பிப்ரவரி 13] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

என்ன, ஒரு பஸ் வைத்திருந்தால் என்ன, அத்தனை பஸ்களுக்கும் ஒரே சட்டமாகக் கொண்டுவந்து கையகப்படுத்தியிருக்கலாமே. 50 பஸ்களுக்குமேல் உள்ள பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சாதகமான சட்டத்தை 1971-லே கொண்டுவந்துவிட்டு, 1 பஸ், 2 பஸ்காரர்களுக்கு, இல்லாத சட்டத்தையெல்லாம் போட்டு இன்றைக்குக் கொண்டு வருவதைப் பார்க்கும்பொழுது நீங்கள் எவ்வளவு தீவிரமான சமதர்மவாதிகள் என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. சட்டசபையில் வேண்டுமானால் எண்ணிக்கையை வைத்து நாங்கள்தான் சமதர்மவாதிகள் என்று சொல்லலாம். 1971-ஆம் ஆண்டில் 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பதைக் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்ற சட்டத்தைக்கொண்டு வந்து சலுகைகளைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எடுக்கப்படும் பஸ்களுக்கு மார்க்கெட் வேல்யூ என்று கொடுத்து இருக்கிறார்களே, அப்படி ஏன் இவர்களுக்குப் போடவில்லை. நேற்று கூட முதலமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள், டி.வி.எஸ்.-க்கு 125 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈடு, ஏ.பி.டி.-க்கு 67 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈடு என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இப்படி ஒவ்வொரு பெரிய பெரிய பணக்காரருக்கும் 125 இலட்சம், 67 இலட்சம் என்று கொடுத்துவிட்டு, அவர்கள் மறுவாழ்வு பெறும் முறையில் அரசாங்கத்தின் பணத்தைக் கொடுத்துவிட்டு, அங்கேயிருக்கும் 1 பஸ், 2 பஸ்காரர்களுக்கு 10,000 ரூபாய் கேஷ் கொடுப்பது என்றால் அது நியாயமா? பெரிய முதலாளிகளுக்கு இலட்சக்கணக்கான ரூபாய்களைக் கொடுத்துவிட்டு, சாதாரண சிறிய முதலாளிகளுக்கு 1 பஸ், 2 பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு, In one lumpsum, not more than Rs. 10,000 will be paid என்றால் அங்கே இலட்சக்கணக்கான ரூபாய்களில் பணக்காரர்களுக்கு மறுவாழ்வு, இங்கே சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கு 10,000 ரூபாய் கேஷ் கொடுப்பது என்றால் எவ்வளவு சமதர்மம்? இதை மக்கள் வெளியே புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். பெரும் பெரும் முதலாளிகளுக்கு ஒரு சமதர்மம், சிறுசிறு முதலாளிகளுக்கு ஒரு சமதர்மமா? (மணியடிக்கப்பட்டது) இன்னும் டைம் கொடுங்கள். நிறைய பாயிண்ட்ஸ் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி): பஸ் முதலாளிகளும் டைம் கேட்கிறார்கள்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: நீங்கள் போட்டிருக்கும் சட்டத்திலே 10 வருஷங்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ்களாக இருந்தால் 7 சதவிகிதம், 3 சதவிகிதம், 5 சதவிகிதம் என்றெல்லாம் கணக்குப் போட்டிருக்கிறீர்கள். 1962-ஆம் ஆண்டு மாடலாகக் கூட இருக்கலாம். ஆனால் அதன் 'ரன்னிங் கண்டிஷனை' பார்க்கவேண்டும். அவைகளுக்குப் புதிய டயர்கள்போட்டு, எல்லாவிதமான உறுப்புகளையும் பழுதுபார்த்து நல்லமுறையில் வைத்திருக்கலாம். ஆகவே

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி] [1973 பிப்ரவரி 13]

இன்றைக்கிருக்கக்கூடிய ரன்னிங் கண்டிஷனைப் பார்த்து மார்க்கெட் வேல்யூ போட்டு பனம் கொடுக்கவேண்டும். அதைவிட்டு 60-லே யிருந்து ஆரம்பித்து தஷ்ட ஈட்டைக் கணக்கிட்டுக் கொடுப்போம் என்று சொன்னால் அவர்களுக்கு 5,000 ரூபாய்கூடக் கிடைப்பது கஷ்டம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அவர்கள் அப்படி ரிப்பேர் செய்வதையும், டயர்கள் வாங்கிப் போடுவதையும் அந்தந்த ஆண்டு வருமான வரிக் கணக்கில், வருவாய்ச் செலவிலே காண்பித்து வருமான வரி யிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்கிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினரவர் களும் அறிவார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : அவர்கள் தப்பித்துக் கொள்கிறார்களோ இல்லையோ, ஆனால் நீங்கள் பெரிய முதலாளிகளுக்கு இலட்சக்கணக்கில் ரூபாய் களைக் கொடுத்துவிட்டு, சிறிய முதலாளிகளுக்கு இப்படிச் செய்வது மாத்திரம் நியாயமா? இதுதான் சமதர்மம் என்று யாராவது ஏற்றுக்கொள்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பெரிய முதலாளிகளுக்கு இலட்சக் கணக்கில் கொடுத்துவிட்டு சாதாரண சிறிய முதலாளிகளுக்குக் குறைவாகக் கொடுக்கலாமா என்று கேட்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம், பெரிய முதலாளி களிடத்தில் அதிக பஸ்கள் இருந்தன, சிறிய முதலாளிகளிடத்தில் அவ்வளவு பஸ்கள் இல்லை என்பது ஒன்று. இரண்டாவது, மார்க்கெட் வேல்யூ அந்தச் சட்டத்தில் போட்டிருக்கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர வர்கள் அப்பொழுது இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சிக்குப் போனார்களோ என்னவோ தெரியவில்லை. அரசியல் சட்டம் 25-வது திருத்தம் அப்பொழுது பாராளு மன்றத்தில் நிறைவேற்றப்படவில்லை. ஆகவே மார்க்கெட் வேல்யூ என்று போடப்பட்டிருந்தது என்பதையும், ஆனால் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டது மார்க்கெட் வேல்யூவைவிடக் குறைவு என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நான் அப்பொழுதே சட்டமன்றத்தில் பேசி யிருக்கிறேன். ஏன் இவ்வளவு அவசரம் அவசரமாகச் செய்ய வேண்டும், 25-வது திருத்தம் கொண்டு வந்து முடிந்ததற்குப் பிறகு கொடுக்கலாம் என்று சொன்னேன். ஆனால் அதைக் கேட்காமல் அவசரம் அவசரமாக மார்க்கெட் வேல்யூ என்று போட்டுக் கொடுத்துவிட்டு இதற்குச் சாக்கு வேறு சொல்கிறீர்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஒரேயொரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அவர்களுக்கு எந்த அடிப்படையிலே

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

தஷ்ட 4-ம் தரப்பட்டிருக்கிறதோ அதே அடிப்படையிலேதான் இந்தச் சட்டத் திலேயும் அதற்கான ஷெட்யூல்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., இராமன் அண்ட் இராமன் அவர்களுக்கு எவ்வளவு கொடுத்திருக்கிறோமோ, அவர்கள் சாதாரணமான முதலாளிகளானாலும் சரி, பெரிய முதலாளிகளானாலும் சரி கவலையில்லை. அரசாங்கத்தின் பணத்தைக்கொண்டு பஸ்களை நாம் வாங்கி நடத்துகிறோம். அதில் பெரிய முதலாளி, சின்ன முதலாளி என்ற இந்த வித்தியாசம் இல்லை.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை)

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: போடப்பட்ட ஷெட்யூல் ஒன்று. பிறகு மார்க்கெட் வேல்யூ கொடுக்கப்பட்டது. இவர்களுக்கும் மார்க்கெட் வேல்யூ போடுங்கள். அப்படிச் கொடுத்தால் ஆட்சேபணை இல்லை. அவர்களுக்கு இலட்சம் இலட்சமாகக் கொடுத்து விட்டு இவர்களுக்கு ஏன் இப்படிச் செய்ய வேண்டும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, 125 இலட்சம் ரூபாய்க்கு வாங்கினார்கள். 67 இலட்சம் ரூபாய்க்கு வாங்கினார்கள் என்று சொல்லும்பொழுது அவர்கள் எத்தனை பஸ்கள் வைத்திருந்தார்கள் என்பதை அம்மையார் அவர்கள் குறிப்பிடுவதற்கு விட்டுவிடுகிறார்கள். ஏதோ ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டு டி.வி.எஸ்.ஸ்க்கோ அல்லது ஏ.பி.டி.-க்கோ 120 லட்சம் அல்லது 67 லட்சம் கொடுத்து விட்டார்கள் என்று யாரும் தவறாக நினைக்கக்கூடும். டி.வி.எஸ்-இடமிருந்து எடுக்கப்பட்ட பஸ்கள் 300-க்கும் மேற்பட்டவை என்பதையும், ஏ.பி.டி.-யிடமிருந்து எடுக்கப்பட்ட பஸ்கள் 100-க்கும் மேற்பட்டவை என்பதையும் மறந்துவிடக்கூடாது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அது தெரியும். ஆனால் அங்கே கொடுக்கப்பட்ட காம்பன்சேஷன் வேறு. இங்கே கொடுக்கப்படும் காம்பன்சேஷன் வேறு என்பதைத் திட்டவாட்டமாகக் கூற விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: நாங்கள் எங்களுடைய நிலையைத் தெளிவாக்க முடியாமைக்கு வருந்துகிறேன். டி.வி.எஸ். ஆனாலும் சரி, ஏ.பி.டி. ஆனாலும் சரி எந்தக் கம்பெனி என்று பார்ப்பதில்லை. அவர்களுடைய வண்டிகள் ஐந்தாண்டுகளுக்குள்ளாக இருந்தால் வண்டிக்கு மூன்றில் இரண்டு பங்கு 'அக்விசிஷன் காஸ்ட்' என்று கொடுத்திருக்கிறோம். அதற்குமேல் 6 ஆண்டு, 7 ஆண்டு, 8 ஆண்டு என்று 12 ஆண்டு வரையிலே உள்ள வண்டிகளுக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

‘டெப்ரிஷியேட்டட் வேல்யூ’ 3½ மடங்கு என்று சொல்லி அதைக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதே அடிப்படையிலே இந்த ஷெட்யூலிலேயும் போட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்தில் போடப்பட்ட ஷெட்யூல், எந்த விதத்தில் காம்பன் சேஷன் கொடுத்தோமோ அந்த விகிதத்தைத்தான் போட்டிருக்கிறோம். மார்க்கெட் வேல்யூ என்று சட்டத்திலேயிருந்தாலும் அவர்களுக்கு ஏராளமான தொகையைக் கொடுத்துவிட்டோம் என்று சொல்வது சரியல்ல. பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் இதற்கு முன் இருந்த சட்டமாக இருந்தாலும், இந்தச் சட்டமாக இருந்தாலும் சரி, நிர்ணயிக்கப்பட்ட விகிதம் ஒரே விகிதம்தான்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சட்டத்திலே ஒன்றைப்போட்டுவிட்டு அரேஞ்மெண்ட்டிலே எப்படிக் கொடுத்திருக்கிறோ எனக்குத் தெரியாது. இந்தச் சட்டத்திலேயும், அந்தச் சட்டத்திலே இருப்பது மாதிரி மார்க்கெட் வேல்யூ என்று போட்டிருந்தால் சாதாரண முதலாளிகளும் நன்மை பெறுவதற்கு வழி யிருக்கிறது.

இந்தச் சட்டத்திலே பஸ் முதலாளிகள் ஆபீஸ் வைத்திருந்தால், சிறிய ஓர்க்ஷாப் வைத்திருந்தால் அத்தனையும் எடுத்துக்கொள்ளலாம். ஒரு ஊரில் 20 ஆப்பரேட்டர்கள் இருந்தால், 4 பஸ், 3 பஸ்களுக்கு ஒரு ஓர்க்ஷாப் வைத்திருந்தால், அந்த 20 ஆப்பரேட்டர்களிடம் இருப்பவைகளையும் எடுக்க வேண்டுமா? நீங்கள் ஒரு சென்ட்ரல் ஓர்க்ஷாப்பை, பெரிய ஓர்க்ஷாப்பை வைத்துக்கொள்வதில் அர்த்தம் இருக்கிறது.

இருபது பஸ்காரர்களிடமிருந்து பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது அவர்கள் வைத்திருக்கிற சிறு சிறு ஓர்க்ஷாப்புகள் அத்தனையையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பதில் அர்த்தம் இல்லை. அந்த ஓர்க்ஷாப்பிலிருந்து என்ன லாபம் வந்துவிடப் போகிறது? அரசாங்கம் தனியாக ஒரு சென்ட்ரல் ஓர்க்ஷாப் வைத்துக் கொள்ளலாம்.

சில பஸ் முதலாளிகள் விட்டில் ஆபீஸ் இருக்கிறது. ஆபீசை எடுத்துக் கொள்ளுவது என்றால் is it socialistic approach வீட்டையும் சேர்த்து எடுத்துக் கொள்ளுவது போல் சட்டத்தில் போட்டிருக்கிறார்கள். உங்களுக்குத் தேவை பஸ்கள். அதற்கு மேல் ஓர்க்ஷாப்பையும் வீட்டையும் மற்றும் எல்லாவற்றையும் அபகரிக்கும் சட்டமாக இருக்கிறது என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

அந்த பஸ் ஆப்பரேட்டர்ஸ் அக்கவுண்ட் புக்ஸ் எல்லாவற்றையும் கொண்டு வந்து கொடுத்து விட வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். பஸ்களைப் பொறுத்த வரை உள்ள கணக்குகளை, விவரங்களை மாத்திரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்க வேண்டுமே தவிர, உங்களுடைய நோட்டுப் புத்தகங்கள் அத்தனையையும் தூக்கிக் கொண்டு போகிறோம் என்று அரசாங்கம் கூறினால் பின்னால் இன்கம் டாக்ஸ் அதிகாரிகள் போன்றவர்களுக்கு விவரங்களைக் கொடுக்க முடியாத நிலை ஏற்படும். அரசாங்கத்திடமிருந்து பிறகு அந்த நோட்டுகளை வாங்குவதும் கஷ்டமாகி விடும். யானை வாயில் போன கரும்பு போல்தான் அரசாங்கத்திடம் கொடுத்தது ஆகிவிடுகிறது. ஆகவே, தேவையானவற்றை மட்டுமே பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.

இனிமேல் ரினியூவல் செய்ய வேண்டுமென்றால் கொடுக்க மாட்டோம் என்கிறார்கள். ஐந்து வருஷத்தில் படிப்படியாக எடுக்கப் போகிறீர்கள். 3 வருஷத்திற்கு ரினியூவல் கொடுத்தால் என்ன? நீங்கள் அவற்றை எடுத்துக் கொள்ளும் வரையில் ரினியூவல் கொடுங்கள். டெம்பரரி பர்மிட்டுக்காக நான்கு மாதத்திற்கு ஒரு முறை அமைச்சர்களையும் அதிகாரிகளையும் பார்த்துக் கொண்டிருக்க வேண்டுமா? டெம்பரரி பர்மிட் இருந்தால் டைமிங்ஸை எக்ஸ்டென்ட் செய்ய முடியாது. ரூட்டை பொதுமக்கள் சவுகரியத்திற்காக எக்ஸ்டென்ட் செய்ய முடியாது. சட்டப்படி அதற்கு அதிகாரம் இல்லையென்று உயர்நீதி மன்றமே சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறது. ஆகவே, படிப்படியாக எடுத்துக் கொள்ளும் நிலையில் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ரினியூவல் கொடுக்க வேண்டும்.

டிரான்ஸ்பர்கள் அலவ் பண்ணுவதில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். சட்டத்தின் படி பிள்ளைகள் வாரிசாக இருக்கக்கூடிய நிலையில் தகுப்பன் செத்து விட்டால் செத்தவன் பெயரிலேயே ஓடிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய நிலை ஏற்படும். இப்படி பல சிக்கல்கள் இந்தச் சட்டத்திலே இருக்கின்றன. பல பணக்கார பஸ் முதலாளிகள் இருக்கலாம். பத்து பஸ்களுக்கு கீழே வைத்திருப்பவர்கள் இருக்கலாம். எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரியான முறையில் இதைக் கொண்டு வராமல் பல செருகல்களை வைத்து கொண்டு வந்திருப்பதைப் பார்க்கும்போது சந்தேகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லி என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. மு. சுருளிவேல் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த மசோதாவின் மீது பல்வேறு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். ஆனால் என்னைப் பொறுத்தவரையில் கூறுவேன்—இந்த

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

முற்போக்கான, புரட்சிகரமான, வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க சோஷலிச சமுதாயத்தை நோக்கி நடைபோடுகின்ற இந்த மசோதா தமிழ் நாட்டினுடைய எந்த அரசியல் சூழ்நிலையில் நிறைவேற்றப்பட இருக்கிறது என்பதை அருள்கூர்ந்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

இந்த மசோதாவைக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் நம்முடைய முதலமைச்சராக இருக்கக்கூடிய எங்களுடைய துணைத் தலைவராக, இலட்சிய தீபமாக இருக்கக்கூடிய டாக்டர் கலைஞர் அவர்களும் இந்த முற்போக்கான மசோதாவை எந்தச் சூழ்நிலையிலே கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள்? தங்களை நோக்கி எந்த அளவுக்கு கீழ்த் தரமான, கேவலமான அரசியல் கணைகள் வீசப்பட்ட சூழ்நிலையிலே கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

எந்த இயக்கம் தன்னை வளர்த்ததோ, எந்த இயக்கத்தின் தொண்டர்கள் தனக்கு உல்லாசமான வாழ்க்கையைத் தேடித் தந்தார்களோ அந்த உல்லாசமான வாழ்க்கையைக் காப்பாற்றிக் கொள்ள திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலிருந்து ஒடுகாலியாக மாறிவிட்டவர்களும், கம்யூனிச சித்தாந்தத்தை சமாதிக் கு அனுப்பிவிட்டு அந்தச் சமாதியின் மீது நின்று கொண்டு இந்திரா காந்தியின் ஏஜண்டாக அரசியல் நடத்துகிற இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சியும் ஒன்றாகச் சேர்ந்து கொண்டு

திரு. க. சுப்பு: ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார், போடி சுருளிவேல் அவர்கள் 'இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சி இந்திரா காந்தியின் ஏஜண்டாக பணியாற்றுகிறார்கள்' என்று கூறுவது ஒழுங்கு முறைக்கு உட்பட்டதா? இப்படிச் சொல்லுவதானால் ஒவ்வொருவரையும் பற்றி நானும் சொல்ல முடியும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அதே போன்று 'திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலிருந்து ஒடுகாலிகள்' என்று சொன்னதையும் எடுத்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: 'ஒடுகாலிகள், ஏஜண்டுகள்' என்ற வார்த்தைகளைப் பயன்படுத்தாமல் இருப்பது நல்லது.

திரு. மு. சுருளிவேல்: தமிழகத்தின் முதலமைச்சரைப் பிற்போக்காளர் என்றும், ஏழைகளை மதிப்பதில்லை, புறக்கணிக்கிறார், முதலாளிகளின் உற்

பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

நண்பராக இருக்கிறார் என்றெல்லாம் மேலே குறித்த இரண்டு அரசியல் கட்சி
களும் திட்டமிட்டு நாட்டிலே பிரசாரத்தை முடுக்கி விடுகிற நிலையிலும் எங்க
ளுடைய தானைத் தலைவர்

“ போற்றுவோர் போற்றட்டும்

புழுதிவாரித் தூற்றுவோர் தூற்றட்டும்

தோடர்ந்து சொல்வேன்

ஏற்றதொரு கருத்தை எனதுள்ளம் என்றால்

எவர் வரினும் நில்லேன், அஞ்சேன் ”

என்ற தத்துவத்தை தாரக மந்திரமாகக் கொண்டு ‘ பிற்போக்கர்கள், முதலாளி’
என்று அழைக்கப்பட்ட போதும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் அடிப்
படைத் தத்துவத்தை பொருளாதாரக் கொள்கையை நிறைவேற்றுகின்ற
வகையில் பல்வேறு கட்டங்களில் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க கட்டமாக இன்றைய
மசோதாவைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

முன்னாலே பேசிய இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்த பெரியவர் மணலி
அவர்களும் மற்றைய உறுப்பினர்களும் இதில் சிலபல மாற்றங்களைச் செய்ய
வேண்டுமென்று வற்புறுத்தினார்கள். இந்த மசோதாவைத் தாக்குக் செய்கின்ற
நேரத்தில் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏன் இது வரலாற்றுச்
சிறப்பு மிக்க மசோதா என்பதைக் குறிப்பிட்டார்கள்.

இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இன்றையதினம் சோஷலிசம் பேசி அதன்
மூலம் நாடாளுமன்றத்தில் அதிகமான பெரும்பான்மை பெற்ற கட்சி ஆளு
கின்ற மாநிலங்களிலும் கூட நிறைவேற்றாத சட்டத்தை நாம் நிறைவேற்ற
இருக்கிறோம்.

குஜராத்தில் இல்லையா என்று இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்த
தங்கமணி அவர்கள் கேட்டார்கள். குஜராத்தில் இருப்பது இந்திரா காங்கி
ரையைச் சார்ந்த அமைச்சரவை. தன்னுடைய கட்சித் தோழர்கள் ஆளுகின்ற,
அச்சுதமேனன் முதலமைச்சராக இருக்கின்ற கேரளத்தைச் சுட்டிக்காட்டி
முடியாத நிலையில் கே. டி. கே. அவர்கள் இருக்கிறார்கள். நீண்டகால அரசியல்
பாரம்பரியத்தில் வந்தவர்கள் பரிதாபத்திற்குரிய முறையில் இருக்கிறார்கள்.
குஜராத்தில் கூட பரந்தாமன் அவர்கள் சொன்னது போல் 90 சதவிகிதத்தான்
தேசியமயமாக்கி இருப்பதாகக் கூறினார்கள். நாம் பேருந்துகளை தேசியமய
மாக்கி இருக்கிறோம். ஓர்க்ஷாப்புகளை தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம். ரூட்டு
களை தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம். அதில் பணியாற்றிய ஊழியர்கள் அனை
வரையும் அரசாங்கத்தினுடைய ஊழியர்களாக ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம்.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

அங்கே, வெறும் வழித் தடங்களை மாத்திரந்தான் எடுத்திருக்கும் சூழ்நிலை இருக்கிறது.

இதுவரை இதற்கு எதிராக யாரும் சொல்லவில்லை. எனக்குப் பின்னால் பேசக்கூடிய மதிப்பிற்குரிய டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் நிச்சயமாக இதை எதிர்த்துப் பேசுவார்கள். பொதுத் துறை என்பது அவர்களைப் பொறுத்த வரை கசப்பு மாத்திரை. தனியர் துறை மூலமாகத்தான் சமுதாய நீதியை வழங்க முடியும் என்ற தத்துவத்தைக் கொண்டிருப்பவர்கள் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள். பொதுத் துறை என்றாலே வீண் விரயம், மக்கள் வரிப் பணத்தை வீணாக்குவது, திறமைக் குறைவு, ஊழல் என்றெல்லாம் குற்றம் கூறுபவர்கள் அவர்கள்.

ஆனால் இன்றையதினம், குறிப்பாக மதுரை மாவட்டத்தைச் சார்ந்தவன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன்; பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்—நான் கம்பிரமாக நெஞ்சை நிமிர்த்திச் சொல்கிறேன்—பொதுத் துறையின் வெற்றிக்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டாக விளங்கி வருகிறது. டி.வி.எஸ். இடமிருந்து நாம் எடுத்தபோது 346 பஸ்கள், 134 வழித்தடங்கள், 2,202 ஊழியர்கள் இவற்றைப் பெற்றோம். 6-2-1972-ல். ஆனால் இன்றைய நிலை என்ன என்று பார்த்தால் 414 பஸ்கள், 184 வழித்தடங்கள், 3,410 ஊழியர்களை கொண்டு வெற்றி நடைபோடுகிறது. பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம். இதை பொதுத் துறை என்றால் விரயமாகும் என்று சொல்லக் கூடிய நண்பர்களுக்கு எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன்.

இலாபம் வராது, நிச்சயமாக நஷ்டம்தான் வரும் என்று தெரிந்தும் 45 வழித்தடங்களை பி.ஆர்.ஸி. ஏற்று இன்று நடத்திக் கொண்டு வருகிறது. 23 கிராமங்களில், அதாவது பேருந்துகளையே காணாது இருந்த கிராமங்களுக்கு இன்றையதினம் பி.ஆர்.ஸி. பேருந்துகளை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறது. மக்களின் நன்மைக்காக, கிராம மக்களின் நன்மைக்காக, இருபது ஆண்டுகள் காங்கிரஸ் ஆட்சியில் புறக்கணிக்கப்பட்ட கிராம மக்களின் பொருளாதார நிலை உயர வேண்டும் என்பதற்காக, பேருந்துகள் கிராமங்களில் செல்வதன் மூலம் அவர்கள் மற்றப் பகுதிகளோடு தொடர்பு கொண்டு வியாபாரம் முதலியவை செய்து தங்களது பொருளாதார நிலையை உயர்த்திக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் பரவாயில்லை என்று பி.ஆர்.ஸி. அந்தக் கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறது. அதனால் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டம் ரூ. 38 லட்சம். இது எதிர்பார்க்காத ஒன்றல்ல. எதிர்பார்த்ததுதான். இந்த 38 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தைத் தாங்கிக் கொண்டும் இந்த ஆண்டு பி.ஆர்.ஸி. எத்தகைய

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

வருமானத்தைக் காட்டியிருக்கிறது என்றால் வருமானத்தையும் செலவினத்
 தையும் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் ஏறத்தாழ ஒரு கோடி ரூபாய் நிகர வரு
 மானம். இந்த 38 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தையும் சரிக்கட்டி ஒரு கோடி ரூபாய்
 அளவிற்கு பி.ஆர்.ஸி. நிகர வருமானத்தைப் பெற்றிருக்கிறது என்பதை இங்கு
 நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

மக்களுக்கு நன்மை பயக்கிற எக்ஸ்ப்ரஸ் சிட்டி பஸ்களை, வசதிமிக்க வண்டி
 களை பி.ஆர்.ஸி. ஆரம்பிக்கப் போகிறது. சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப் பற்றி
 காங்கிரஸ் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களும், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச்
 சார்ந்தவர்களும் முதலீடு கண்ணீர் வடித்தார்கள். இவர்கள் ஒன்றிரண்டு
 பேர்கள் இருக்கலாம் என்று கூறினார்கள். இந்த பஸ் முதலாளிகள் எப்படி உரு
 வாக்கப்பட்டார்கள்? பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக்கொள்ளக்கூடாது
 என்று சட்டம் கொண்டுவந்தவுடன் எந்த அடிப்படையில் குற்றஞ்சாட்டினா
 ர்களோ அதற்கு மாறாக நின்று எப்படிகும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு
 கொண்டுவரும் மசோதாவை எதிர்க்கவேண்டும் என்ற ஒரே நோக்கோடு
 எதிர்த்து வருகிறார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது.) வருமான வரியை ஏமாற்று
 வதற்காக பஸ்களை பிரித்து வைத்து எழுதி வைக்கவில்லையா? ரூட்டுகளுக்கு
 மனு செய்யும்போது மார்க்ஸ் வாங்குவதற்காக பிரித்து எழுதி வைக்கவில்லையா?
 பஸ் சிலிங் சட்டத்தை ஏமாற்ற பிரித்து வைக்கவில்லையா? சாதாரண ஏழை
 எளிய மக்கள், பாட்டாளி மக்கள் தங்கள் சாதாரண தேவைகளை நிறை
 வேற்றிக் கொள்ளமுடியாமல் தத்தளிக்கும்போது சிறிய முதலாளிகளுக்காக
 இவர்கள் வாதாடுகிறார்கள். சாதாரண ஏழை மக்களுக்காக, பாட்டாளி
 மக்களுக்காக இருக்கிறோம் என்று ஒப்பாரி வைக்கிற இந்திய கம்யூனிஸ்ட்
 கட்சி இன்று யாருக்காக வாதாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்? சிறிய முதலாளி
 களுக்காக வாதாடுகிறார்கள். காப்பிக்கு சர்க்கரை இல்லை என்ற நிலையிலிருப்
 பவர்கள் பலர், கஞ்சிக்கு உப்பில்லை என்ற நிலையிலிருப்பவர் பலர் என் கஞ்சியே
 இல்லை என்ற நிலையில் இருக்கக்கூடிய ஏழை மக்களுக்காகத்தான் இந்த ஆட்சி
 பீடத்தில் எங்கள் கட்சியினர் இருக்கிறார்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப்
 பற்றி நாம் கவலைப்படத் தேவையில்லை. அடுத்த ஊழல் குற்றச்சாட்டுப் பட்டி
 யலுக்கு கே. டி. கே. அவர்கள் அடிக்கல் நாட்டியிருக்கிறார்கள். . . (மணியடிக்கப்
 பட்டது).

திரு. க. சுப்பு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்
 துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மசோதாவை இங்கு அறிமுகப்படுத்தி
 ஆற்றிய உரையை வார்த்தைக்கு வார்த்தை நான் வரவேற்கிறேன்.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. க. சுப்பு]

[1973 பிப்ரவரி 13]

மிக அருமையான திட்டத்தினை பல்வேறு நிர்ப்பந்தங்களுக்கிடையில் அவர்கள் துணிச்சலோடு கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்பதற்காக அவர்களை நான் உண்மையிலேயே பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இன்று சின்ன முதலாளி, பெரிய முதலாளி என்று பார்க்கும்போது டாட்டாவோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது பிரீலா சின்ன முதலாளி, ஹென்றி போர்ட்-டோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது டாட்டா சின்ன முதலாளி. ஆனால் கொள்கை என்ற முறையில் எடுத்துப் பார்க்கும்போது ஊர்திகளை, ஒப்பந்த ஊர்திகள் உட்பட எல்லா ஊர்திகளையும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் பல்வேறு நல்ல திட்டங்களுக்கு வழி வகுக்கிற ஒன்றாகும். உடனடியாக சோஷலிசம் இதனால் வரவில்லை என்றாலும் நாங்கள் இதை வரவேற்கிறோம். 'நான்-காப்பிடலிஸ்டிக் பாத்'தில் நாட்டை வழி நடத்திச் செல்வதில் இது ஒரு மைல் கல்லாக இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

பல நிர்ப்பந்தங்களுக்கிடையே இதைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். வேறு நிர்ப்பந்தங்களுக்கு அடிபணிந்துவிடாமல் இதை உடனடியாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஊழல்களுக்கு இடம் கொடுக்காமல் இதை உடனடியாகக் கொண்டுவரவேண்டும். சட்டம் வருகிறதா என்று தெரிந்த வுடன் வேறு பெயருக்கு மாற்றிக்கொள்ளவில்லையா? பிளூமி டிரான்ஸாக்ஷன்ஸ் நடக்கவில்லையா? ஜோதி விலாஸ் என்பதை ஜோதி சீதாராம் என்று மாற்றியமைக்கவில்லையா? பிளூமி டிரான்ஸ்சாக்ஷன்ஸ் எவ்வளவோ நடைபெற்றிருக்கின்றன. வேறு பல நிர்ப்பந்தங்களுக்கு ஆட்படாமல் இதை உடனடியாக நிறைவேற்றவேண்டும். நாங்கள் கொடுத்திருக்கிற செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டும் என்கிற திருத்தத்தைக் கூட நாங்கள் வற்புறுத்தப் போவதில்லை. இந்த மசோதாவை பொறுத்தவரையில் அரசாங்கம் கொண்டு வந்திருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன்.

வொர்க்ஷாப்பை எடுத்துக்கொள்வதையும் நான் வரவேற்பேன். நல்ல என்ஜின்களை எடுத்து லாரியில் போட்டு விடுகிறார்கள். ஆகவேதான் மணலி அவர்கள் சொன்னார்கள். லாரிகளையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்று. கையகப்படுத்துவது என்றால் போக்குவரத்துத் துறை முழுவதையும் நாம் நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும். எனவே லாரிகளும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டும்.

ஒரு கருத்தை மட்டும் கூறிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். பழனிசாமி அவர்கள் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட விடக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். வழித்தடங்கள் மட்டுமல்லாமல், பஸ்களை எடுத்துக் கொள்வது மட்டுமல்லாமல்,

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. க. சுப்பு]

தொழிலாளர்களுக்கும் பாதுகாப்பு கொடுக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருப்பது ஆறுதலாக இருக்கிறது.

நாட்டுடைமையாக்கப் போகிறோம் என்று தெரிந்தவுடன் பல முதலாளிகள் ஏற்கனவே பணியாற்றி வரும் தொழிலாளர்களை வெளியே அனுப்பிவிட்டு தங்களுக்கு வேண்டியவர்களை உள்ளே நுழைத்துக் கொள்ளும் ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. பதிவேடுகளில் இல்லாத பலர் இன்று பணியாற்றி வருகிறார்கள். எனவே இப்போது பணியாற்றி வருகிறவர்கள், ஏற்கெனவே பணியாற்றி வருகிறவர்கள், இந்த மசோதா வருவதற்கு முன்பே பணியாற்றிவந்த தொழிலாளர்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கும் முறையில் அவர்களை வெளியே அனுப்பிவிடாமல் அவர்களை எடுத்துக்கொள்ளும் முறையில் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும், விதிகள் வகுக்கும்போது அதைக் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பணியாற்றிவரும் தொழிலாளர்கள் நிச்சயமாக இதனால் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள் என்ற உறுதிமொழியை அமைச்சர் அவர்கள் கொடுப்பார்களானால் தொழிலாளர்களுடைய ஆதரவு இதற்கு பரிபூர்ணமாக இருக்கும்.

சிறிய முதலாளிகள் இதனால் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்றால் வக்கீல்கள் கூடத்தான் இதனால் பாதிக்கப்படுவார்கள், பலபேர்களுக்கு வழக்குகள் கிடைக்காது போய்விடும் நிலை ஏற்படும். அப்படிப் பார்க்காமல், நல்ல திட்டங்களைக் கொண்டுவந்தால் அதை ஆதரிக்க மாட்டோம் என்று சொல்லாமல் அவரவர்களுடைய ஆலோசனைகளை வழங்கவேண்டும். இந்தத் திட்டத்தை மேலும் செழுமையாக்கி நடைமுறையில் கொள்கைகள் வராமல் எப்படி நடத்துவது என்பதற்கான ஆலோசனைகளைக் கொடுக்கவேண்டும்.

பல்வேறு நிர்ப்பந்தகளுக்கு இடையே இது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. வேறு நிர்ப்பந்தகளுக்கு அடிபணிந்து விடாமல் இதை விரைவில் நிறைவேற்ற வேண்டும். பொறுக்குக் குழுவிற்குக் கூட விடாமல் உடனடியாக இதைச் சட்டமாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முதலாளிகள் எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் தனித்தனியாகவும், கூட்டாகவும் சந்தித்து இதைத் தாமதப்படுத்தவேண்டும், அவர்களுக்கு சாதகமான சில விதிகளை இதில் நுழைக்கவேண்டும் என்று முயன்று வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. கிராம மக்களுக்கு பயன் பட வேண்டும், கிராமங்களுக்கு பேருந்துகள் செல்லவேண்டும் என்றால் முதலாளிகள் கிராமங்களுக்கு பல்கள் விடுவதற்கு மறுக்கிறார்கள். அவர்கள் இலாபத்தை மட்டுமே குறியாகக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இலாபம் இல்லை

[திரு. க. சுப்பு]

[1973 பிப்ரவரி 13]

என்றால் பஸ் விடுவதில்லை. யூட்டிலிட்டி சர்வீஸ் என்ற முறையில் இதை அவர்கள் நினைப்பதில்லை. இலாபத்தை மட்டுமே கருத்தில் கொண்டு செயல்படுகிறார்கள்.

நாம் இவற்றை நாட்டுடைமையாக்குவதால் கிராமங்களுக்கு பஸ்கள் செல்ல உதவிகரமாக இருக்கும். இதுபற்றி ஆப்ஜக்ட்ஸ் அன்ட் ரீசன்சில் குறிப்பிட்டிருப்பதை சரி என்று ஏற்றுக்கொள்கிறோம். முதலாளிகளின், மற்றவர்களின் நிர்ப்பந்தத்திற்குப் பணிந்து விடாமல் இதை உடனடியாக சட்டமாகக் வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அதோடு லாரிப் போக்குவரத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும் என்று கூறி, இந்த மசோதாவை மனப்பூர்வமாக வரவேற்று, பாராட்டி முடித்துக்கொள்கிறேன். (ஆரவாசம்.)

DR. H. V. HANDE: Mr. Deputy Speaker, Sir, I rise to support the amendment moved on behalf of our Party that this Bill be referred to a Select Committee for the following reasons.

I am afraid if the Hon. Minister has already made up his mind to see that this Bill is rushed through, nobody can help it. If he is in a mood to take the various sentiments expressed by Members of all groups in this House in order to produce a proper legislation, I think it is imperative to refer this Bill to a Select Committee.

I do not know how this Bill was drafted. This Bill, I am afraid, is a re-draft of the Ordinance. Under what circumstances such an Ordinance was promulgated, I do not know. Whatever it is, I am forced to express my grief on the floor of the House that this has been very, very badly drafted. This Bill bristles with a number of imperfections and lacuna. The object of this Bill is, in my opinion, neither straightforward, honest and scientific socialism nor does it encourage small-scale industries. I therefore plead that if this Bill is referred to a Select Committee, we can discuss things more harmoniously and in a much temperate climate. The Government have stated that they are not in a hurry and that they are going to nationalise it district after district but the way in which the bill has been drafted shows that they are in a hurry and it is rather funny.

Sir, this Bill will be struck down in a court of law and this is a challenge I am throwing in this House because it is drafted in haste with a number of legal lacuna and contradictions and it is totally

1973 பிப்ரவரி 13] [டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

contrary to the principles of natural justice and it is also *ultra vires* of the Constitution. Article 39 (c) of the Constitution says—

‘ that the operation of the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment ’.

This is part of the Directive principles enumerated in Part IV of the Constitution. They should avoid concentration of wealth and means of production. Now, I would like to know whether this Bill avoids concentration of wealth. It does not. I would like to be enlightened on this point.

Another point is, are we seriously believing that one-bus operator and two-bus operators are big capitalists? I can understand the arguments advanced by some of the protagonists and supporters of the Bill. Let us assume that they are capitalists. But I would like to know honestly, are we encouraging small-scale industries in this State and in this country? In the Punjab and Haryana they have prospered because they have encouraged small-scale industries and let us be frank to admit it and let there be a party politics in this matter. Are we not sending Ministers and others to Haryana to find out how they have developed small-scale industries. Are we going to nationalise small-scale industries. By suddenly nationalising State Transport, you will be throwing out a large number of people on the streets. How are the people going to be benefited? The Hon. Chief Minister has stated “மண்ணைத் தூக்கி வாரிவிடுவது” I do not want to use such strong expression. There may be a lot of mud-slinging against the Government and I would caution the Hon. Chief Minister and the Government to be careful about the future. I myself may indulge in mudslinging later on if any complaint comes to me and I cannot guarantee it . . .

(உறுப்பினர் திரு. எஸ். ஆறுமுகம் முதல் வரிசையில் உட்கார்ந்து கொண்டு இருந்தார்)

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். அமைச்சர் வரிசையில் ஒரு அமைச்சர் கூட இருக்கிறார்கள் புதிதாக. அவர் புதிதாக எப்போது சேர்க்கப்பட்டார் என்று விவரம் அறிய விரும்புகிறேன்.

[1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இது ஒன்றும் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை.

DR. H. V. HANDE : Now I come to clause 6 of the Bill and the three expressions used there have rather frightened me. Firstly, sub-clause (a) says—

‘where the amount can be fixed by agreement it shall be determined in accordance with such agreement.’

Agreement between whom? Is it agreement between the concerned Minister and the party concerned or between the department concerned and the party concerned or between the transport secretary and the party concerned or between the Collector and the party concerned? What is that agreement? So, this is a dangerous expression.

The sub-clause (b) says—

‘where no such agreement can be reached, the Government shall appoint as arbitrator . . .’

Who is the arbitrator, I would like to know. You are giving such fantastic powers in the hands of the arbitrator that he can have ‘leva thevi’ with the owner. In which Act is there such a provision?

Then sub-clause (c) says—

‘the Government may, in any particular case, nominate a person having expert knowledge as to the nature of the acquired property to assist the arbitrator.

‘and where such nomination is made, the person interested may also nominate an assessor for the same purpose.’

Now, you have introduced into the hands of the assessor a large amount of power which can be expanded or contracted. That is another thing which has frightened me and it may lead to dangerous complications. Now the hon. Member, Thirumathi Jothi Venkatachellum, says that that is elastic. So I request the Government to look into this aspect of the matter.

1973 பிப்ரவரி 13] [டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

Even in the case of Income-tax, persons who earn about Rs. 1 lakh are taxed at a higher percentage and those with an income of Rs. 50,000 and less, at a lesser percentage and those with small income are completely exempted. Here it is the reverse.

In this connection, I wish to point out that in the case of T.V.S. and other big companies, three months' notice was given with regard to nationalisation of their transport. As a member of the Communist Party of India has stated, a lot of time was given to them to dispose of their unwanted vehicles, etc. Ceaser's wife should be above suspicion.

Then there is mention in the Bill about the market value and the book value. For instance, if the market value is Rs. 25,000 after five years the market value come down to Rs. 20,000 and the book value will be only Rs. 5,000. So, every year the market value will come down. This aspect of the matter has to be looked into by the Government.

Then, a reference has been made about the profit earned by the Pandiyan Roadways Corporation. The T.V.S. complex was taken over by the Government entirely and therefore there was a tremendous amount of efficiency injected into the Roadways Corporation and they could earn a profit. It will take some time for the Government to destroy the efficiency of the Roadways Corporation.

As regards profit, I want to know how much income-tax was paid by the T.V.S. before the Government take-over. In this connection, I want to point out that 80 per cent of the income-tax is given back to the State. So, the question of profitability is completely exploded. With regard to efficiency, where is the efficiency? It is completely lacking in Government transport. By saying this I am not going to lose a single vote because I know the feeling of the bus passengers in my constituency. I will get more votes than lose votes. I am not concerned with the politicians but I am concerned with my constituents. In my constituency out of one lakh of people, 50,000 people use nationalised transport. Out of 50,000, 45,000 go on abusing Government.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப்
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

[1973 பிப்ரவரி 13]

They were abusing at the time of 'Thiru R. Venkataraman. They are now abusing the present Minister. In other words the discontentment they have got while travelling in the bus with difficulty is reflected on the Minister.

“இந்த அமைச்சரின் போக்குவரத்து இலாகா இப்படித்தான் இருக்கும்” என்று சொல்வார்கள்.

The entire travelling public in the buses are dissatisfied. I will not at all be unpopular in saying this. In fact my constituency consist of workers of B. & C. Mills and I will go and say to them 'I have represented to the Hon. Minister the difficulties you are experiencing in the buses because of mismanagement of road transport by Government'. I can boldly say that. There is no fear for me.

The P.W.D. Minister had been Trasport Minister for some time. He knows the difficulty of the travelling public. How many accidents? How many breakdowns? Irregular timings, improper maintenance, lack of avenues for participation of employees because of non-introduction of incentive scheme all these lead only to discontentment among workers. The driver is given Bus A today. Tomorrow he is switched on to some other bus. In the matter of breakdown, many do not know what happens actually. I know this on authority. Suppose there is breakdown of carburettor in a particular bus. That bus will have to be taken to some other bus where there has been breakdown of tyre.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member has taken more time already.

DR. H. V. HANDE: There are not many members participating from our side. I may not also participate too much in the clause by clause discussion. Anyhow I shall finish in ten minutes.

I would like the Hon. Minister to know what is happening? Are all the workers satisfied with the working of nationalised transport? I have now proved 100 per cent that it is not efficient, that the travelling public are too much dissatisfied. I have exploded the argument that nationalisation has resulted in the buses running

1973 பிப்ரவரி 13] [டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

efficiently. Profitability also, it is 'zero'. On behalf of workers I can say that everything is not quite all right. They say :—
“இப்படியெல்லாம் நடக்கிறது, சார் உங்களுக்குத் தெரியாது.”

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: The time is precious, Sir. The hon. Member can speak the same thing when the Transport Demand comes during the budget session. I do not know how what he is talking is relevant to the Bill?

DR. H. V. HANDE: I will explain how it is relevant.

MR. DEPUTY SPEAKER: I am not supposed to advise the hon. Member. But. . .

DR. H. V. HANDE: The Hon. Minister was asking how it was relevant. He mentioned two arguments, viz., profitability and efficiency, for nationalisation. Those two arguments I am exploding. So it is more relevant. I shall finish quickly.

The stage fares have increased only after the nationalisation has come. Of course, it is unpleasant for the Hon. Minister to hear me. But you cannot avoid it. I will have to say facts, especially when persons are packed like sardines in buses. So, I have exploded both the arguments, efficiency and profitability.

I have a memorandum with me submitted by workers themselves and not by 'mudalaligal'. I have taken two full days to go through everything contained in that memorandum. I have prepared a small note. Do you know what will happen because of this measure? Three to four lakhs of workers will be completely thrown out. In every small town, there may be a small workshop. They say :

நன்றாக இருந்தோம், ஏதோ சிறிய தொழில் நடத்திக் கொண்டிருந்தோம். வந்தார்கள் இந்தப் புண்ணியவான்கள். நடுத்தெருவில் நிற்கிறோம்.

By this, you are destroying it. By this Act itself, you will be throwing out so many people from employment. What about ancillary industries? Automobile spare parts shops, small-scale industries, small tyre retreading companies, these will be affected by this Government measure, can you give jobs for all of them?

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப்
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

[1973 பிப்ரவரி 13]

Small-service stations, motor repair workshops, in each town and villages, சிறிய சிறிய ஊரிலே electrician shop, small tinkers, painters, welders, radiator repairer, etc., all these will be affected. They all depend on this for their livelihood. What will happen if they are affected? Their wives and children will be thrown out in the streets. What I speak here will be a matter of solace to them. They will vote for me thinking that here is a man speaking about us in the House. Carpenters, seats' stitches, tube vulcanisers, watchmen, tyre retreaders, etc., will be affected.

What are you going to do? You will publish tenders and the rich man will be benefited by submitting the tender. That will be the result. Your socialism benefits the rich. My socialism will benefit these poor people I had named, small tubes and tyre sellers, glass fitters, cobblers, etc. Do you know that these people will be thrown out of employment? I speak on behalf of them.

Finally I come to another question. Article 39 (c) states that the State shall in particular direct its policy towards securing that the operation of the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment. In the case of T.V.S. and A.B.T. section 15 (3) of the 1971 Acquisition Act provided that all of them will be taken over. But in section 20 (3) of this Act, a proviso is added that only certain number will be taken up. For taking up a Manager, there must be 13 buses. So the managers of all small operators will loss their jobs.

I had already mentioned about how small men like iron smiths, spring setters, body builders, gear box, clutch disc, clutch plate setters, etc., would be affected. So this Act would result in several thousands of people being thrown out of employment.

Clause 1 (3) applies to all stage carriages and contract carriages operating in this State on 14th January 1974. Obviously this will not only to idle buses. I am not an expert but operator. But the departmental instructions seem to be not to allow transfer of idle buses. The operators of even jeeps are not allowed to transfer. He must keep the idle bus till Government takes it over after two or three years. What a funny thing? Clear clarification is necessary on this point.

1973 பிப்ரவரி 13] [டாக்டர் எச். வி. ஜாண்டே]

Next, how is the list regarding take-over drawn? Is there any priority list? First is Nilgiris. Next we do not know which will come? Has it been indicated? Thirumathi Anandanayagi, wh.spers that it is there on the Schedule. All right. But now much time are you going to take? When you are going to take two or three years, why this hurry for this Bill. That is what I want to ask the Hon. Minister.

Why do you want to take the workshops? There will be small workshops and why do you want to take them over? For instance, if you want to take them over first in the Dharmapuri district, how are you going to do that? Like Allaudin's Lamp are you going to produce miracles?

Again clause 19 (3) makes provision for only employees who are taken up by corporations. What about other employees? How are you going to provide them with employment.

Section 9 (5) of the T.V.S. and A.B.T. Acquisition Act provided for an interim payment of 25 per cent of the compensation. No such provision is in this Bill. Clause 19 (2) decides the properties to be acquired. The appeal under clause 19 (3) is over and the arbitrator gives his award under clause 6 and the appeal against the same provided by clause 12 to the High Court is over. The scheme for determining the compensation and payment is calculated to reduce the operator to the complete mercy and discretion of the executive and department.

Finally, in the Statement of Objects and Reasons appended to the Bill, it is stated that this Bill had been brought forward to avoid unhealthy competition. Who is responsible for the unhealthy competition? It is the Department, it is the Government and it is the Minister who gives routes and they are responsible for it. I am surprised that such a fundamental and basic knowledge of law is not exhibited properly in this Bill. I also wish to point out that with regard to the opening or closing of routes, private operators have no say in the matter and so they cannot be accused of indulging in wasteful competition. If there is wasteful competition, who is to be held responsible? It is only the Regional

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே] [1973 பிப்ரவரி 13]

Transport Authority who is giving permits. I am speaking subject to correction by an expert in the field. This is shocking. The State Transport has not attained perfection and efficiency to the extent the private operators have attained.

I do not want to take much time of the House and I think I have given a very clear picture of the lacunae in the Bill and I have tried to reduce the discussion to a purely academic level.

இது ஊழல் நிறைந்த ஒரு மசோதா ஆகும். இந்த ஊழல் நிறைந்த மசோதாவை ஏன் நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரவேண்டும்.

I hope and trust the the Hon. Minister will carefully consider it and see that the Bill is referred to a Select Committee. I am in the least bothered about the bus operators. In fact I am antagonistic towards them and I had abused most of the operators personally on the ground that they invariably supported the party in power. Fortunately for us, politics in Tamil Nadu is completely bereft of bus operators.

இந்த மசோதாவினால் இப்போது அந்த பஸ்களிலே வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்ற ஒரே ஒரு காரணத்திற்காக இந்த திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறேன். அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: மிஸ்டர் டிப்டி. ஸ்பீக்கர், சார், ஏற்கெனவே பல உறுப்பினர்கள் இந்த மசோதாவைப்பற்றித்தங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ் தேசியமயமாக்குவது சம்பந்தமாக இதற்கு முன்னால் சென்ற 1971-ம் ஆண்டு வந்த மசோதாவைப் பார்த்தால் அதிலே எங்கள் கருத்துக்களைத் தெளிவாகத் தெரிவித்திருக்கிறோம். 1943-ம் ஆண்டிலேயே தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் பஸ்கள் பூராவையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று அப்போது அமைக்கப்பட்ட கமிட்டியிலே எங்கள் கருத்துக்களை நாங்கள் தெரிவித்திருக்கிறோம். இப்போது இந்த பஸ் தேசிய மயமாக்கப்படும் விஷயத்தை இவ்வளவு காலதாமதமாகக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்பது தான் எங்கள் குறை. இப்போது நீங்கள் கொண்டு வந்திருப்பது எந்த நோக்கத்தில் என்பதை நான் சொல்ல விரும்பவில்லை. அந்த நோக்கத்திற்குள் நான் செல்லத் தயாராக இல்லை. இப்போது கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

மசோதாவிலே இருக்கக்கூடிய ஊனங்களையும், நல்ல அம்சங்களையும் மட்டும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

In the Statement of Objects and Reasons it is stated ஒரு முக்கியமான விஷயம் 'Operation of the contract carriages have led to a lot of abuse. Many of the contract carriages have been functioning like stage carriages resulting in unhealthy competition. It has therefore, become necessary to nationalise them also.' என்ற ஒரு கருத்து சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் தங்கள் கவனத்தை அதிகமாகச் செலுத்தியிருப்பதாகத் தெரியவில்லை.

தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்களை எல்லாம் எப்படி நல்லமுறையிலே இயக்குவது என்பதை அறிந்து சொல்ல ஒரு கமிட்டி அமைத்தார்கள். அந்தக் கமிட்டியிலே நானும் ஒரு உறுப்பினர். ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலே வரக் கூடிய வருமானத்தில் பெரும்பகுதி 'ஆயினி' பஸ்களால் குறைந்துவிடுகிறது என்ற கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. அதன்படி அந்த ஆயினி பஸ்களை எல்லாம் ரத்து செய்தார்கள். ஆனால் அவர்கள் ஹைகோர்ட்டிலே வழக்குத் தொடர்ந்து ஆயினி பஸ்கள் ஓடலாம் என்றும் அதற்குச் சில விதிகளையும் வைத்துத் தீர்ப்பும் வழங்கப்பட்டது. ஆனால் இன்றைக்குப் பார்த்தால் ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்குப் போட்டியாக எல்லா இடங்களிலும் இந்த ஆயினி பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றை எப்படித் தடுக்கலாம் என்று யோசனை செய்யப்பட்டது. அப்படி யோசிக்கின்றபோதுதான் கான்ட்ராக்ட் பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று ஒரு கருத்துச் சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அந்தமாதிரி ஒரு கருத்து வந்திருப்பது பாராட்டத்தக்கதாகும்.

இரண்டாவதாக, பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவது என்பதை ஒரு அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதை நான் ஒப்புக் கொள்ளமாட்டேன். அடுத்தக் கூட்டம் வரும்வரை பொறுத்துக்கொள்ள முடியாது; உடனடியாக எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று சொல்லி, அவசரமாகச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து, சட்டம் பாஸான அடுத்த நாளிலேயே பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்வதாக இருந்தால் அதுதான் அவசரச் சட்டமாகும். அதை நாங்கள் வரவேற்போம். ஆனால் அதற்கு மாறாக அவசரச் சட்டம் என்று கொண்டுவந்து, அதன்படி சில பஸ்களை முதலில் எடுத்துக்கொள்வது, அதன் பின் படிப்படியாக ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் எல்லாப் பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்வது என்றிருந்தால் இது ஒரு அவசர சட்டமாகாது. இதிலே என்னுடைய கருத்தைத் தெளிவாகச் சொல்கிறேன்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1973 பிப்ரவரி 13]

எப்படி பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பதில் ஊழல் ஏற்பட்டதோ அதைப்போலதான் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதிலும் ஊழல் மலிந்திருக்கும் என்பதில் சந்தேகமே இல்லை என்பதை மீண்டும் மீண்டும் வலியுறுத்தித் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதனால்தான் பொறுக்குக் குழுவுக்குச் சென்று இது காலதாமதம் ஆகக் கூடாது என்ற கருத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன், 4-வது பாராவிடே On and from such date as may be specified என்பதற்குப் பதில் On and from the date of the Act என்று இருக்கவேண்டும். எல்லாப் பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று இருக்கவேண்டும். 'ஷெட்யூல்' ஒன்று அபாலிஷ் செய்யப்பட வேண்டும். இருக்கக்கூடிய மொத்த கான்ட்ராக்ட் காரேஜ்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று இருந்தால் வரவேற்கத் தக்கதாகும். அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

அடுத்ததாக, இதிலே 16-வது பிரிவைப் பார்த்தால் அது எனக்குக் கொஞ்சம் பயமாக இருக்கிறது. Grant of temporary permits to operators. என்று சொல்லும்போது, அதை நாம் கொஞ்சம் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். நாம் பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துவிடுவது என்று வருகிறபோது டெம்பரரி பெர்மிட் எதற்காகக் கொடுக்கவேண்டும்? ஏற்கெனவே நாம் 75 மைல்களுக்கு மேலே செல்லக்கூடிய பஸ்களை எடுத்தபோது அவர்கள் ஹைகோர்ட்டுக்குப் போய், பின் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போய், அதன் பின்னால் அரசாங்கம் பிறப்பித்த உத்தரவு சரியானதுதான் என்று தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டது. அதற்குப் பின்னால் இந்த மசோதாவிலே டெம்பரரி பெர்மிட் வழங்க வகை செய்யப்பட்டிருப்பதில் பொருளில்லை. ஆகவே, டெம்பரரி பெர்மிட் வழங்குவது என்பதை எடுத்துவிட வேண்டும். இனி எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்வது என்று சொல்லும்போது, ஏன் தரம்புரி மாவட்டம், நீலகிரி மாவட்டம் என்று விட்டு வைக்கவேண்டும்? ஏன் டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும்? இந்த முரண்பாடுகள் இருப்பதால் 16-வது பிரிவு நமது நோக்கத்தை மீறக்கூடியதான, நாம் அஞ்சுத்தக்க விதமான ஒரு பிரிவாக இருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல. 20(3)-வது பிரிவை எடுத்துக்கொண்டால் அது தொழிலாளர் சம்பந்தமாக இருக்கிறது. ஏற்கெனவே ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் டிரைவர், கண்டக்டர் இருக்கிறார்கள், ஒரு பஸ்ஸுக்கு 'எஃபிஷியன்ஸிக்காக' இரண்டுபேர், மூன்றுபேர் போட்டிருப்பார்கள். ஆகவே, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் வரையறை இல்லாமல், ஒரு பஸ்ஸுக்கு 2½ தொழிலாளர்கள் இருந்தாலும், 3½ தொழிலாளர்கள் இருந்தாலும் எல்லோரையும் எடுத்துக்

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

கொள்ளவேண்டும். இல்லையென்றால் ரிட்ராஞ்ச்மென்ட் ஏற்பட்டு, அன்எம்பி
ளாய்மென்ட் பிராபிளம் அதிகமாகும். We should not create
unemployment. ஆகையால் தொழிலாளர்களுக்கு காம்பன்சேஷன்,
கொடுப்பதைப்பற்றி யோசிக்காமல் எல்லாத் தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக்
கொள்வதற்கு வகை செய்யவேண்டும்.

அடுத்து, இந்த பஸ்களுக்கு காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதைப் பற்றி எனது
கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே 12 பஞ்சாலைகளை நாம்
தேசியமயமாக்கியபோது என்ன கொள்கையை கடைபிடித்தோமோ அதே
மாதிரி முறையை பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளும்போதும் கடைபிடிக்கவேண்டும்.
ஒருவருக்கு 20 பஸ்கள் இருந்தால் அதற்குத் தகுந்த முறையிலே கொடுக்க
வேண்டும். 10 பஸ்கள் இருந்தால் அதற்குத் தகுந்தமாதிரி கொடுக்கவேண்டும்.
ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் என்று வைத்திருக்கிறவர்களுக்கு அந்த அடிப்படையிலே
பார்த்தால் கொஞ்சம் அதிகமாகக் கொடுப்பதாகத் தோன்றும்.
அப்படிப்பட்ட சிறு பஸ் முதலாளிகள் கஷ்டமான நிலையில்தான் இருக்கிறா
ர்கள். நான் அந்த முதலாளிகளுக்கு ஏற்கெனவே தெரிவித்திருக்கிறேன்.
ஏதோ அவ்வப்போது 300, 400 ரூபாய் கையிலே வருகிறது என்று
நினைத்து ஏமாந்துவிடாதீர்கள். சிக்கிரத்திலே ஏமாற்றம் அடையக்கூடிய
நிலை உருவாகிவிடும். கேரளத்திலே அப்படி உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறதைப்
பற்றிச் சொன்னேன்.

கேரளத்தைப் பொறுத்தவரையிலே சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கு அதிகமாகக்
காம்பன்சேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களைப்போல இங்கேயும், ஒரு
பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கலாம்; இரண்டு பஸ்
வைத்திருப்பவர்களுக்கு 1½ லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கலாம்; மூன்று பஸ் வைத்
திருப்பவர்களுக்கு 2 லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கலாம். இப்படி ஒன்று, இரண்டு,
மூன்று பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு, மற்ற விவகாரங்களைப் பற்றிப் பார்
காமல் இந்தமாதிரியாகக் காம்பன்சேஷன் கொடுக்கவேண்டும். இப்படி மலே
போகப்போக அதிகமாக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்குக் கொடுக்கும் விகிதம்
குறைத்துக்கொண்டே வரவேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் சோஷியல்
ஜஸ்டிஸ் இருக்கும். ஆகவே, அது ஒரு சோசியல் ஜஸ்டிஸ்தான் இருக்க
வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

ஏற்கனவே நாம் செய்த தவறு வேறு இருக்கிறதே. நான் அன்றைக்குக்
கொடுத்த திருத்தத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை நீங்கள். டி.வி.எஸ்.,
எஸ். ஆர். வி. எஸ்., ஏ. பி. டி., பஸ்ஸுகளை எடுக்கும் பொழுது அதையொட்டி

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1973 பிப்ரவரி 13]

இருக்கும் ஓர்க்ஷாப்பையும் எடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னோம். அப்படி நீங்கள் எடுக்கவில்லை. அதே மாதிரி இங்கே சிறு ஆப்பரேட்டர்ஸ்ஸுக்கு எவ்வளவு பெரிய ஓர்க்ஷாப் இருக்கும் என்று தெரியவில்லை. மற்றும் எவ்வளவு அன்சிலரி இன்டஸ்ட்ரிஸ் இத்தொழில் சம்மந்தமாக இருக்கின்றன. அவற்றிலே பணிபுரியும் தொழிலாளர்களின் பிரச்சினை வரும்பொழுது அவர்களின் பிரச்சினைகளுக்கு இந்தத் தேசியமயம் பரிகாரம் கண்டதாக அமையவேண்டும். நாம் எடுத்த நடவடிக்கையின் மூலமாக வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் பெருக்கினோம் என்ற குற்றச்சாட்டிற்கு இடம் இருக்கக் கூடாது. பல பேர் தொழிற்சாலைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அவைகளை எல்லாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

(திரு. நா. வீராசாமி தலைமை)

இன்றொரு விஷயம், நாம் தேசியமயம் ஆக்கும் பொழுது ஏற்கனவே பி. ஆர். சி. இருக்கிறது. பி. ஆர். சி. பக்கதிலே இருக்கக் கூடிய சிறு பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கொள்கை ரீதியாக முடிவு எடுத்தோம். அதைச் செயல்படுத்தாமல், இன்னமும் இந்த அரசு ஏன் தயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. அதே போல், பொள்ளாச்சிக்குப் பக்கத்திலே ஓடுகிற சிறு பஸ்ஸுகளை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கொள்கை ரீதியாக முடிவு எடுத்தோம். அதுவும் இன்றைக்கு நிறைவேற்றப் படாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, பி. ஆர். சி. க்கு பக்கத்திலே இருக்கக் கூடிய பஸ்ஸுகளை பி. ஆர். சி.யிலே சேர்ப்பதற்கும், பல்லவா ரோட்வேசை ஒட்டி இருக்கக்கூடிய பஸ்ஸுகள் பல்லவாவிற்கு போவதற்கும் ஆவன செய்ய வேண்டும். இந்த முறையிலே நாம் இணைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த பஸ் தேசியமயம் ஆக்கும் பிரச்சினையே இங்கிலாந்து நாட்டிலே எப்படி வந்தது என்றால், சிறு பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் ஸ்டிரைக் செய்து, அன்றைக்கு இதைக்கொண்டு வந்தார்கள். அன்றைக்கு பார்லிமெண்டிலே நடந்த விவாதத்தைப் பார்த்தால் We will not allow the small operators to hold the country to ransom என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆக, இந்த முறையிலே பஸ்ஸுகளை தேசியமயம் ஆக்க வேண்டுமென்று காரியங்களைச் செய்தார்கள். இப்பொழுது எல்லா பஸ்ஸுகளையும் “இலண்டன் பாசன்ஜர் டிரான்ஸ் போர்ட்டிலே” தான் வைத்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய கொள்கையின் ரீதியாக இப்படிச் சிறு, சிறு முதலாளிகள் உருவாகி அவர்களுக்கு எந்தவித நஷ்டமும்

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

இல்லாத நிலை ஏற்பட வேண்டும் என்பதற்காகத் தான் அவர்களுக்குக் கணிசமான நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட வேண்டும், அதே நேரத்திலே பஸ்களையும் படிப்படியாக எடுக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையும் இருக்கிறது. It is the very negation of nationalisation. நாங்கள் சோஷலிச சமுதாயத்தை என்று இந்த ஆட்சியினர் சொல்லும்பொழுது 5 ஆண்டு காலத்திலே படிப்படியாக பஸ்களை நேஷனலைசேஷன் செய்வோம் என்பதையும் ஒத்திட்டுப் பார்த்தால், சோஷலிசத்திற்கும் இதற்கும் எந்தவிதமான சம்மந்தமும் கிடையாது என்று நான் நினைக்கிறேன். போக்குவரத்துத்துறையை அரசே ஏற்று நடத்தவேண்டும் என்பதும், அதிலே வரும் இலாபத்தைத் தனியாருக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்பதிலேயும் யாருக்கும் கருத்துவேறுபாடு இருக்கக் கூடாது. வெளிநாடுகளிலே, அதுவும் சோஷலிச நாடுகளிலே போய்ப்பார்ப்போமானால் நிலைமை நமக்கு நன்றாகப் புரியும். வெளிநாட்டைச் சேர்ந்த ஒருவர் என்னிடம் சொன்னார், உங்கள் நாடு பின்தங்கிய நாடாமே, பஸ்ஸுக்காக பிரயாணிகள் செலுத்தும் கட்டணத்தைக் கூடத் தனிப்பட்டவர்கள் பெற்று அனுபவிக்கும் நிலைமை இருக்கிறதாமே என்றார். எனவே, அது ரேயில் போக்குவரத்து என்றாலும், ரோடு போக்குவரத்து என்றாலும், விமானப் போக்குவரத்து என்றாலும் கப்பல் போக்குவரத்து என்றாலும் அது எல்லாம் தனியார்கையிலே இருக்கக்கூடாது என்பதிலே அபிப்பிராய பேதமே கிடையாது. அந்த அடிப்படையிலே தான் இந்த மசோதாவை நாம் பார்க்கவேண்டும். இந்த மசோதாவை இன்னும் கொஞ்சம் முறையாகத் தயாரிக்க வேண்டும், நம்முடைய “லா டிபார்ட் மெண்ட்” இன்னும் நன்றாகச் செயல்பட வேண்டும். It has to be toned up கூடைசியிலே அது செலக்ட் கமிட்டிக்குப் போனாலும் அது உருப்படியாகுமா என்பதிலே எனக்கு நம்பிக்கையில்லை. There must be precision அது வள, வள என்று நீண்டுகொண்டே இருக்கிறது. இங்கே வரும் பிஸ்களை பொறுத்த வரையில் வள, வள என்று இருப்பது பொருத்தமில்லை.

இந்த பில்லிலே கூட பல பகுதிகள் பலவிதமான அர்த்தம் கொடுக்கும் வகையிலே செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, இது எல்லாம் திருத்தி அமைக்கப்பட வேண்டும் என்ற நிலை இருக்கிறது. இருந்தாலும் கொள்கை ரீதியாக ஏற்றுக்கொண்டு, இதைச் சர்க்காராலே அமல் நடத்தப்பட வேண்டுமென்று கேட்டு, எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I would like to offer some remarks regarding this Bill.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1973 அக்டோபர் 13]

So far as nationalisation is concerned, our party supports nationalisation of buses, which are public utility services and such nationalisation is a welcome measure. There is no difference of opinion regarding that. But this Bill is something like a Damocle's sword as it were, and which operator would be affected is a matter which will have to be considered. The pivot of power is concentrated in the executive and executive power is likely to be used against those against whom the executive has got some axe to grind. Those people would be victimised. That is the point I am going to stress.

There are some drastic provisions in this Bill and this may be a replacement of the ordinance but ordinance will have to become law and there is no point in our arguing that this should be referred to a Select Committee. However much we may argue for it, the Government with its majority here would not yield to that. That is a foregone conclusion. I do not want to emphasise that aspect. But it would be better if the whole matter is discussed threadbare in the Select Committee so that the views of various political parties may be canalised and appropriate decisions taken. What are the salient provisions is the next point I am going to urge.

I refer to clause 4 of the Bill which deals with vesting of stage carriages, contract carriages, etc., in the Government. It says—

‘It shall vest in the Government absolutely and free from all encumbrances and such property referred to in this sub-section which vests in the Government shall, by force of such vesting, be freed and discharged from any trust, obligation, mortgage, charge, lien, hire-purchase agreement or otherwise and all other encumbrances of transactions affecting such property; and any attachment, injunction or decree or order of any court restricting the use of such property in any manner shall be deemed to have been withdrawn; and any person interested shall have no claim to or in relation to such property, except a claim to the amount in respect of such property under this Act. : ’

Sir, this would be opening the floor-gates of litigation. Of course, the Government have got powers to vest all property but when compensation is paid, the rights of the bus operators which accrued previously, that is prior to the date on which the Act is deemed to have come into force, will have to be safeguarded.

பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

Also, there may be rights of other intermediaries which will have to be safeguarded under the law. If there are bogus rights, the Government need not listen to it. For instance, in the case of land acquisition, all the parties concerned are entitled to a share in the amount of compensation. Similarly, the amount of compensation that is determined for an operator can be equitably apportioned among the various persons concerned. So, it would be better and well advised that all legal safeguards are taken.

The next point is regarding principles and methods for determination of compensation. The 25th Amendment of the Constitution gives wide powers.

Now I refer to clause 6. If there is agreement, there is nothing to say about it. But where there is no agreement, an arbitrator will have to be appointed and the Government can nominate an arbitrator and the party interested may also nominate an assessor. These are the salient provisions that have been incorporated in clause 6 of the Bill.

Sir, the principles are set forth and how the compensation will have to be worked out is also given in the Schedule. The compensation would vary from 4 per cent to 85 per cent—which is the optimum—depending upon the number of years. These are guiding principles which the arbitrator will have to take note of. If these principles are to be borne in mind, why should other matters be delegated as is provided for in clause 32 (a) of the Bill? There is excessive delegation of power under the rule-making powers and I think such wide rule-making powers should not be left in the hands of the executive. These powers should be incorporated in the provisions of the Bill itself so that there shall not be any room for any complaint against any officer or any arbitrator who is likely to be appointed. That is the reason why the hon. Member, Thiru James, has given notice of an amendment that the arbitrator should be the District Judge. So, it would be better if a District Judge is appointed as an arbitrator, because a seniormost person who has got a lot of experience would be in a position to deliver the goods and discharge his functions fearlessly irrespective of the pressure that would be put by the operators or by the other side.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1973 பிப்ரவரி 13]

Another point which has been referred to by the Hon. Member, Thirumathi Anandanayaki, is with regard to the payment of compensation. If the compensation does not exceed Rs. 10,000 it would be paid in one lumpsum. In other cases it would be paid in three equal annual instalments. Why not increase the amount from Rs. 10,000 to Rs. 20,000 so that the people who are affected, at least the small operators, will get the amount in a lumpsum which would enable them to start alternative industries? That is a matter which the Government will be well advised to consider.

The next point is regarding workers. The details regarding the number of workers like drivers, conductors and supervisors who would become employees of the Corporation have been given in clause 20 of the Bill. In this connection, I want to point out that in our district many persons who had put in many years of service in the private motor companies before nationalisation, did not get employment, and whereas persons who had put in a lesser number of years of service and under-qualified got employment. So, my submission is that all those persons who are now working in the private transport companies should be provided with employment and there should be no discrimination whatsoever. It may be that some persons who have been employed by the management, may not possess the requisite technical qualifications, experience and knowledge but their rights would have to be protected. I think when the whole legislation is implemented, care would be taken to look into the various aspects of the matter.

The next point is with regard to clause 28 which bars the jurisdiction of civil courts. Of course, it has become a fashion of the day to bar the jurisdiction of the civil courts. In this connection, I wish to point out that the officers who are to deal with this matter, should act with utmost care and caution so that their award or orders will not be questioned in civil courts. Of course, the officers are also ordinary humanbeings and they are liable to have the weakness of humanbeings. When such an important legislation is being enacted, why should the jurisdiction of the civil courts be barred? The jurisdiction of the civil courts should, on no account, be taken away. I would once again reiterate that in the matter of the implementation

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73) 569

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

of the Bill, care and caution should be exercised and the provisions of the Bill should not be used against the persons who have been supporting the Opposition Parties. If there are victimised, there would be discontent in the country. With these observations, I generally welcome the Bill.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி): மன்ற அனுமதி யுடன் இன்றைய அலுவல் முடியும்வரை நேரத்தை நீடிக்கிறேன்.

பி.ப
1-30

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோ தாவை பொதுவாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் வரவேற்றார்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். குறிப்பிட்ட ஒன்றிரண்டு கருத்துக்களை மட்டும் அவர்கள் இங்கே திருத்தமாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் முதலாவதாக நஷ்ட ஈடு என்பதைப்பற்றி ஒரு விளக்கத்தை அளித்துவிடுவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். நஷ்ட ஈட்டைப் பொறுத்த வரையில் முதலிலே நஷ்ட ஈடு என்றால், நஷ்டம் இருந்தால் தான் ஈடு செய்ய வேண்டும். ஆனால் பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில் நஷ்டம் இருக்கிறது என்று யாரும் சொல்வதற்கில்லை. ஆகவே, ஈடு செய்ய வேண்டுமென்பதே நாம் கூடுதலாக கொடுப்பது என்பதை நாம் கவனத்திலே கொள்ளவேண்டும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: நஷ்டம் இல்லையென்று சொன்னார்கள். சின்ன சின்ன பஸ்காரர்களெல்லாம் மார்வாரியிடம் ரூ. 2 லட்சம், ரூ. 3 லட்சம் கடன் வாங்கினதான் பஸ் ஓட்டுகிறார்களே தவிர, லாபத்தை வைத்துக்கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள் என்று சொல்வது தவறு. கடன்கொடுத்தவர்கள் வீட்டிலே வந்து நிற்பார்கள். நீங்கள் பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டு விடுவீர்கள். அவர்கள் கடன் கொடுக்கும் பொழுது, ½ ஏக்கர், 1 ஏக்கர் என்று பாண்டிலே கையெழுத்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு நஷ்டம் இல்லையென்று சொல்வது சரியல்ல.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதைப் போல் இருந்தால் இந்த சட்டத்தை ஆப்பரேட்டர்கள் மகிழ்ச்சியாக வரவேற்பார்கள் என்று தான் நான் கருதுகிறேன். ஆனால் 900 பேர் கோர்ட்டுக்குப் போயிருக்கிறார்கள். அதிலிருந்தே தெரிகிறது உண்மை.

பொதுவாக, சாதாரணமாக, ஒரு பஸ் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஒரு லட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடும் என்று நாம் கணக்கிடுகிறோம். அப்படி பார்க்கிறபொழுது, ஒரு பஸ் 5 ஆண்டுகளுக்கு 5 லட்சம் கிலோமீட்டர் சாதாரணமாக ஓடும். ஒரு பஸ்

570 தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

5 ஆண்டுகள், நல்ல நிலைமையிலே, கண்டிஷனிலே இருக்கும் என்று நாம் நிர்ணயிக்கிறோம். அது ஒரு காலவரையறை. அதற்குப் பின்னாலே அதை மாற்றியமைப்பதோ, திருத்தி அமைப்பதோ, ரிப்பேர் செய்வதோ, வேறுவகையிலோ, சாதாரணமாக அதை ரிப்பேர் செய்து ஒட்டுகிறார்கள். அதனால்தான் இன்கம் டாக்ஸ் டிபார்ட்மெண்டில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 30 சதவீதம் தேய்மானம் தருகிறார்கள். 5 ஆண்டுகளான பஸ்கள் தேய்மான விகிதத்திலே மட்டும் 85 சதவிகிதத்தை ஒளர்கள் வைத்துக்கொள்ள முடியும். இப்பொழுது 5 ஆண்டுகளான பஸ்களுக்கு 59 சதவீதம் வேறு காம்ப்ளேஷன் தருகிறோம். அப்படிப் பார்க்கிறபொழுது பஸ்ஸை மாற்றுவதற்கு வேண்டிய தேய்மான செலவையும் அவர்கள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு மட்டுமல்லாமல், தரப் போகிற 59 சதவிகிதத்திலும் ஏன் அதிகலையும் 6 மாதத்திலிருந்து 5 ஆண்டுகள் வரை என்று நிர்ணயித்திருந்ததில் 85 சதவிகிதத்திலிருந்து 59 சதவிகிதம் என்று நாம் தருகிறோம். ஆகையினாலே எந்தவிதமான பாதகமும் இல்லை.

கூடுதலாக சர்வீஸ் அளித்த வண்டிகளை, குறிப்பாக 14 ஆண்டுகள் ஓடிய வண்டிகளை எடுத்துக்கொண்டால், அவை ஒட்டுவதற்கு லாயக்காக இருக்குமா என்பது ஒரு பிரச்சினை, 98.9 சதவிகிதத்தை தேய்மானமாக ஏற்கனவே பிடித்து வைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கும் மேலும் நஷ்ட ஈடு தருகிறோம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஏற்கனவே கிரயத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு விட்டார்கள், அதற்கும் மேலே நாம் தருகிறோம் என்பது தான் பொருள். 14 ஆண்டுகள் கழித்து பஸ்களுக்கு என்ன விகிதாசாரம் என்று பார்ப்போமானால் முதல் ஆண்டுக்கு 30 சதவிகிதம் என்று குறைத்தால் இரண்டாவது ஆண்டுக்கு 70 சதவிகிதம் என்றும் மூன்றாவது ஆண்டுக்கு 40 சதவிகிதம் என்றும், மூன்றாவது ஆண்டுக்கு 30.43 சதவிகிதம் என்றும் நான்காவது ஆண்டுக்கு 24.1 சதவிகிதம் என்றும், ஐந்தாவது ஆண்டுக்கு 16.9 சதவிகிதம் என்றும், ஆறாவது ஆண்டுக்கு 11.9 சதவிகிதம் என்றும், ஏழாவது ஆண்டுக்கு 11.9 சதவிகிதம் என்றும், எட்டாவது ஆண்டுக்கு 8.4 சதவிகிதம் என்றும், ஒன்பதாவது ஆண்டிலே 5.9 சதவிகிதம் என்றும், பத்தாவது ஆண்டிலே 4.3 சதவிகிதம் என்றும், 11 வது ஆண்டிலே 3 சதவிகிதம் என்றும், இந்த வகையிலே வருகிறது. ஆகவே, நாம் இங்கே நிர்ணயித்திருக்கிற சதவிகிதமானது, அதை விடக் கூடுதலாக, அதுவும் குறிப்பாக பழைய வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையிலே புக் வால்யூவைப் போல 3½ மடங்கு கூடுதலாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். அது கூட, நாம் ஏற்பாடு செய்தது கூட திடீரென்று நாங்களாக கணக்குப் போட்டதல்ல.

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இதற்கு முன்னாலே 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் உள்ள நிறுவனங்களை நாட்டு
டமை யாக்குகிற நேரத்தில், டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., எஸ்.ஆர்.வி, எஸ்., ராமன்
அண்ட் ராமன் ஆகிய கம்பெனிகளில் பழைய வண்டிகளை அவர்கள் என்ன
விலைக்கு விற்கார்கள் என்பதையும் பார்த்து, அந்த அளவுபற்றி அவர்களோடு
பேசி, வெளி விலையும் இல்லாமல், புக வால்யூவும் இல்லாமல்—அப்பொழுது
அரசியல் சட்ட 25-வது திருத்தம் வரவில்லை—3½ மடங்குக் கொடுத்தால்
எல்லா வகையிலும் போதும் என்பதை அவர்களே ஒப்புக் கொண்டிருக்கி
றார்கள். ஆகையினால்தான் பழைய வண்டிகளுக்குப் புக வால்யுவைவிட, இன்கம்
டாக்சிலே இருக்கிற வால்யுவைவிட 3½ மடங்கு அதிகமாகக் கொடுக்கிறோம்.
அதற்காகத்தான் அவற்றை ஷெடுயூலிலேயே கொடுத்துவிட்டோம். இன்றைக்கு
ஷெடுயூலிலே இருப்பதுதான் மார்க்கெட் வால்யூ. தமிழ் நாட்டிலே மார்க்கெட்
இல்லை என்பதை அவர்கள் ஒப்புக்கொள்வார்கள். வெளி விலையென்று தெளி
வாகவே போட்டிருக்கிறோம். ஏன் விளக்கமாகப் போட்டிருக்கிறோம் என்றால்,
மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப் போல ஒரு பஸ்ஸுக்குக் கூடுத
லாகக் கொடுத்துவிட்டார்கள், இன்னொரு பஸ்ஸுக்குக் குறைவாகக் கொடுத்து
விட்டார்கள் என்று சொல்லக்கூடும். எதற்கெடுத்தாலும் மார்க்கெட் வால்யூ
மாறுகிறது என்று சொல்லக்கூடும். ஆகவே, எதை மார்க்கெட் வால்யூ என்று
நாம் கருதுகிறோமோ அதையே ஒரு ஷெடுயூலாகப் போட்டால் அதிகாரிகளோ
மற்ற யாருமோ தவறு செய்யமுடியாது. compensation care be fixed
by agreement. என்று இருக்கிறது. ஆகவே
இஷ்டப்படி பிக்ஸ் பண்ணலாம் என்று சொன்னார்கள். அப்படி முடியாது.
ஏனென்றால், ஷெடுயூலில் இருக்கிற ரேட்டுக்குத்தான் அவர்கள் உடன்பாட்டிற்கு
வரவேண்டும், வாழ்முடியும்.

உதாரத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால் அரசாங்கப் போக்குவரத்து
பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால், 45 பஸ்களை எடுத்து அண்ணா போக்குவரத்துக்
கழகம் என்ற அமைப்பை சேலத்திலே அமைத்திருக்கிறோம். 45 பஸ்களுக்கு
காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதற்கு வால்யூ போட்டோம். புக வால்யூ ரூ. 6
லட்சம் தான் வருகிறது. ஆனால் போடப்பட்டிருக்கிற இந்த விலைப்படி, கிட்
டத்தட்ட ரூ. 16 லட்சம் வருகிறது. ஆகவே, புக வால்யுவைவிட இதுதான்
உண்மையானது என்பதை நாம் உணர்ந்துகொள்வோமானால், பெரிய கம்பெனி
களுக்குக் கொடுத்திருப்பதையும் பார்ப்போமானால், மார்க்கெட் வால்யூ என்று
போடுவதைவிட ஒவ்வொரு வண்டிக்கும் இவ்வளவு வால்யூ என்று சட்ட
சபையே தீர்மானித்துவிட்டால் அதற்குப் பின்னால் எந்தவிதமான சங்கடமும்
இருக்காது என்பதற்காகத்தான் இதைத் தெளிவாகப் போட்டிருக்கிறோமே
தவிர வேறல்ல என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

572 தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

அடுத்தபடியாக, இந்த சட்டத்திலே தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை பற்றி சொன்னார்கள். இந்த சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலே நீலகிரி மாவட்டத்திலே நாம் இதை அமுலுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டோம். அங்கு இருக்கிற எல்லா தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக்கூட்டிப் பார்த்தோம். நாம் போட்டிருக்கிற விகிதத்திற்குக் குறைவாகவே அது வருகிறது. ஒரு பஸ்ஸுக்கு இவ்வளவு பேர் என்று அனுமதி அளிக்கிறோமோ அந்த விகிதத்திலேதான் போட்டிருக்கிறோம். நடைமுறையிலே இருப்பதைப் பார்த்துத்தான் போட்டிருக்கிறோம். ஆகவே, இந்த சட்டத்தின்மூலம் வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விடும் என்று சொல்லமுடியாது. வேலை வாய்ப்புகள் நிறைய இருக்கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால் அது கூடும். இதை நம்பி இருக்கிறவர்கள், சிறு சிறு தொழிற்சாலை வைத்திருந்தவர்கள் எல்லாம் நசித்துப்போவார்கள் என்ற கருத்தையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த தொழில் புரிந்தவர்கள் வெறும் பஸ்ஸுக்கு மட்டும்தான் ரிப்பேர் செய்கிறார்கள் என்று நண்பர்கள் கூறினர். லாரிகள் இருக்கின்றன, டாக்சிகள் இருக்கின்றன, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இருக்கின்றன. இன்னும் பலவற்றை தேசிய மயமாக்காமலே இருந்து கொண்டிருக்கிறோம். அவைகளையெல்லாம் ரிப்பேர் செய்வதற்குக் கூட இந்தப் பணிமனைகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன என்பதை நாம் மறைத்தோ, மறந்தோ பேசுவது சரியல்ல என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்னார்கள். பொதுவாக, பொதுத் துறையிலே சரியாக நடைபெறுவதில்லையென்று சொன்னார். அதை முதலிலே சொல்லிவிட்டு பிறகு சட்டத்திற்குப் போகலாமென்று கருதுகிறேன். நாம் எடுத்து நடத்துகின்ற நிர்வாகம் கீராக அமைந்துகொண்டிருக்கிறது என்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. அதே நேரத்தில், நாம் எதிர்பார்க்கின்ற அளவுக்கு அது வரவில்லை யென்று சொல்வார்களானால் நான் ஏற்றுக்கொள்வேன். நம்முடைய நாட்டுடமைப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு பகுதி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம். ஒரு பகுதி அரசாங்கக் கழகமாக வைத்திருக்கிறோம். சென்ற ஆண்டு அதில் ரூ. 30 லட்சம் நஷ்டம். பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சென்ற ஆண்டு ரூ. 1 கோடி நஷ்டம். இந்த ஆண்டு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ரூ. 50 லட்சம் நஷ்டம் வரும். அரசாங்கத்துறையிலே இந்த ஆண்டு ரூ. 1 கோடி லாபம் வரும் ஆக மொத்தத்தில் ரூ. 50 லட்சத்திற்கு லாபம் அளிக்கக் கூடிய வகையில் நாம் போருந்துகளை வைத்திருக்கிறோம் என்று பார்க்கிற பொழுது பொதுத் துறையிலே வைத்துக்கொண்டால் எதுவும் சீர்கெட்டுப் போய்விடும் என்று சொல்வது நியாயம் அல்ல.

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்னார்கள். கோட்டிலே அடிப்பட்டுப் போகும் என்ற சாபத்தைக் கொடுத்தார்கள். பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் கெடுவதற்கு இன்னும் கொஞ்ச நாள் பொறுங்கள் என்று சொன்னார்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: சாபம் அல்ல, ஒரு எச்சரிக்கை.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மிக்க நன்றி. எச்சரிக்கை கொடுத்திருக்கிறேன் என்று சொன்னார். அந்த பாண்டியன் போக்குவரத்து கழகத்தை நாம் எடுத்தபிறகு நல்ல முறையிலே நடந்து வருகிறது. முதலாளிகளுக்குத் தரவேண்டிய காம்ப்ன்சேஷனுக்காக அவர்களிடமிருந்து நாம் பஸ்களை எடுத்து நடத்தி செலவுபோக மிச்சப் பணத்திலே, 20 லட்சம் ரூபாய்கள் கொடுத்திருக்கிறோம். அதைப்போலவேதான் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக எடுத்த பஸ்களுக்காக 11 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈட்டிற்காகக் கொடுத்திருக்கிறோம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக நாம் எடுத்த பஸ்களுக்காக 5 லட்சம் ரூபாய் காம்ப்ன்சேஷனுக்காக கொடுத்திருக்கிறோம். இதுவரையிலும் பொதுத் துறையிலே, இந்தியாவினுடைய வரலாற்றில் பஸ்களை எடுத்தபிறகு அதிலே சம்பாதித்து மிச்சப் பணத்திலே அந்த முதலாளிகளுக்குக் கொடுத்தது இல்லை என்பதை உணர்வார்களானால் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாகக் வதன்மூலமாக எவ்வளவு வருவாய் அரசாங்கம் பெறமுடியும் என்பதற்கான ஒரு சிறந்த கணக்கை அது காட்டும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சிலர் பேசியபொழுது, மாவட்டம் மாவட்டமாகப் போவதைவிட பஸ் உரிமையாளர்களின் எண்ணிக்கையை வைத்து எடுத்துக்கொண்டு வந்திருக்கலாமே என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். அந்தக் கருத்து பரிசீலிக்கப்படாத கருத்தல்ல ஏற்கனவே பரிசீலிக்கப்பட்ட கருத்துத்தான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பரந்தாமன் அவர்கள் கூறியதைப்போல தனியார் துறையையும் அரசாங்கத் துறையையும் ஒன்றாகச் சேர்த்துவைத்துக் கொண்டு நடத்துகின்றபோது உள்ள சிக்கல்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் அறிவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பேருந்து வழித்தடங்களை நாம் ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்று தீர்மானம் போட்டு அமல்நடத்தும் பொழுது அவர்கள் 70 மைல் வரையிலும் வருவார்கள். நாம் ஏற்று நடத்துவதை எதிர்த்து கோர்ட்டிற்குப் போவார்கள். இப்படிப் பல்வேறு பிரச்சினைகளும், சூழ்திலைகளும் வந்த தன் விளைவாகத்தான் இன்றைக்கு நாம் ஒவ்வொரு மாவட்டமாக எடுத்துக் கொண்டு அந்த மாவட்டத்தில் உள்ள எல்லா வழித் தடங்களையும் எடுத்துக்

574 தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

கொண்டு அதன்மூலம் எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதியை திட்டமிட்டுச் செய்வதற்கு இயலும். அது மட்டுமல்லாமல் தனியார் போட்டிகள், விபரீத விளையாட்டுகள் இவையெல்லாம் நிச்சயமாக இருக்காது என்ற நிலையிலேதான் இந்த முடிவுக்கு வந்திருக்கிறோம். மாவட்டம் மாவட்டமாக எடுத்துக்கொள்வதைப்பற்றி ஏற்கனவே தலைமை நீதிமன்றம் வரையிலும் சிலர் போய் தலைமை நீதிமன்றமும் அது சரியான கொள்கைதான் என்று எடுத்துக் கூறியிருக்கிறது. மாவட்ட வாரியாக நாம் எடுத்துக் கொண்டால், 200 பஸ்களை வைத்து நடத்திக்கொண்டிருந்த போக்குவரத்தை அதே டிரிப்களை, அதே ஷெட்யூல்களை வைத்து 150 பஸ்களை மட்டும் வைத்துக்கொண்டே நாம் நடத்திவிடமுடியும். அதன்மூலம் பொருளாதார முன்னேற்றம், சிக்கனத் தன்மை, தீமையான, தேவையற்ற தனியார் தொந்தரவுகள் எல்லாம் நீங்கி விடும், அது மட்டுமல்ல, நம்முடைய கண்காணிப்பிலே அந்தப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் போக்குவரத்து சீரடைந்துவிடும். மக்களுக்குப் பேருதவி அளிக்கும். தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கனவே நாம் எடுத்துக்கொண்ட வழித்தடங்களை, பஸ்களை நல்ல முறையிலே நடத்த முடியும் என்பதை நிரூபித்தால்தான் மக்களுடைமைத் தத்துவத்திலே ஒரு நல்ல நம்பிக்கை ஒளிவிடும்.

எல்லாவற்றையும் எடுத்துவிடுங்கள் என்று சொல்வார்கள், அப்படிச் சொல்வது எளிது. சொல்லுதல் யார்க்கும் எளிது. ஆனால் நடைமுறையிலே செய்கின்ற பொழுது ஏற்படுகிற நிலைமைகளைப் பார்க்கவேண்டும். 'சொல்லுதல் யார்க்கும் எளிய ஆரியவாம் சொல்லிய வண்ணம் செயல்' என்று சொல்வார்கள். குறைந்த வழித் தடங்கள் உள்ள மாவட்டத்தை முதலில் ஏன் எடுத்தீர்கள் என்று கேட்டார்கள். அதிகமான வழித் தடங்கள் உள்ள மாவட்டத்தைத் தானே எடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஆங்காங்கே பல கம்பெனிகள் உருவாகியிருக்கின்றன. ஒரு சில கம்பெனிகள் 200, 300 பஸ்கள் உடையனவாக இருக்கின்றன. ஆயிரம் பஸ்கள் ஓட்டக்கூடிய மாவட்டங்களும் இருக்கின்றன. ஆயிரம் பஸ்கள் ஓட்டக்கூடிய கம்பெனியை எடுப்பதாக வைத்துக்கொண்டால் 1,000 பஸ்களை எடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் கொடுத்தால் அது குருவித் தலையிலே பனங்காயை வைப்பதுபோல்தான் இருக்குமே தவிர, எதிர் பார்க்கும் நன்மை கிடைக்காமல் போகலாம். ஏனென்றால் அந்த அளவுக்குத் தேவையான, ஸ்டோர்கள், பணிமனைகள், கருவிகள் முதலியவை பெற்றிருந்தால்தான் அந்த முறையிலே எடுத்துக்கொள்வது சிறந்ததாக இருக்கமுடியும். குறைவாக வழித் தடங்கள் உள்ள நிலகிரி மாவட்டத்தை ஏன் முதலில் எடுத்து இருக்கிறோம் என்றால், நிலகிரி மாவட்டம் ஒரு மலைப் பாங்கான இடம், அங்கே எடுத்திருக்கிறோம் என்றால் அங்கேயுள்ள பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஒரே ஒரு

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

ருட்டிலேதான் நல்ல வருமானம் வருகிறது. அதனுடைய பல கிராமங்களுக்கு வழித்தடங்களை நாம் அனுமதித்தாலும்கூட பஸ்கள் அங்கே போய்வருவதில்லை நீலகிரி சட்ட மன்ற உறுப்பினர் அந்தக் கருத்தைச் சொன்னார்கள். நாம் பஸ்களை மேற்கொண்டபொழுது பஸ்கள் அங்கேயில்லை, ஓர்ஷாப்பிலே அடைந்து கிடந்தன.

தனியார்கள் பஸ்களை ஒட்ட வில்லையென்றால் யாரும் கவலைப்படுவதில்லை, யார் கண்ணுக்கும் படுவதில்லை. ஆனால் அரசாங்க பஸ்கள் ஓடவில்லையென்றால் எல்லோர் கண்களுக்கும் தெரியும். நல்லதுதான். மக்களுக்குச் சேவை செய்கிற துறையில் பொதுத் துறையில் ஒருவிழுப்புணர்ச்சி இருக்கவேண்டும். அரசாங்கத் துறையில் இருந்தாலாவது டாக்டர் ஹாண்டே போன்றவர்கள் எடுத்துச்சொல்ல, ஓட்டுங்கள் என்று சொல்ல வாய்ப்பு இருக்கிறது. தனியாரிடத்தில் இருந்தால் அப்படிப்பட்ட வாய்ப்பு இல்லை அந்த வகையிலாவது அவர்கள் இதைப் பாராட்டியிருக்கவேண்டும். எடுத்த தடங்கலையெல்லாம் நடத்துவதற்கு, நடத்துவதற்கு மட்டுமல்ல, எல்லா இடங்களிலும் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்துவருவதற்கு, இந்த வாய்ப்பை இந்தத் திறனை நிச்சயமாக தமிழ்நாட்டிலே உருவாக்கமுடியும். ஒரு மாவட்டத்திலே பஸ்களை எடுத்தால், மற்ற மாவட்டங்களிலே போய் கடைசி காலத்திலே காலம் தள்ளலாம் என்று பஸ் முதலாளிகள் எண்ணுவார்கள். ஆனால் அதற்காக திட்டங்களைக் குறைசொல்வது சரியல்ல.

வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையை வைக்காமல் அருகருகே உள்ள மாவட்டம் மாவட்டமாக கன்னியாகுமரியில் எடுத்திருக்கிறீர்கள் என்றால் அதற்குத் தப்பி திருநெல்வேலி மாவட்டம் சென்னையில் எடுத்துவிட்டால் அடுத்தபடியாக செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று திரு. ஜேம்ஸ் அவர்களும் பொன்னப்ப நாடார் அவர்களும் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படிச் செய்திருந்தால் இதைவிட பெரிய பழிபாவம் எங்களுக்கு வந்திருக்கும். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் எத்தனை வழித் தடங்கள் இருக்கின்றன என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். நீலகிரி மாவட்டத்தில் எடுத்துக்கொண்டால் அதற்குத்தகாத அதிகமாக உள்ள எண்ணிக்கை உள்ள மாவட்டம் தர்மபுரி மாவட்டம் என்று பஸ் ஆப்பரேட்டர்களைப் போய்க் கேட்டாலே சொல்வார்கள், போய்க் கூடக் கேட்கவேண்டியதில்லை, அவர்களே வந்துசொல்வார்கள். ஆகவே இதிலே எந்தவிதமான அன்செர்ட்டன்டிக்கும் நிச்சயமற்ற தன்மைக்கும் இதிலே இடமில்லை. எல்லாவற்றையும் ஆராய்ந்துதான் முதலமைச்சர் அவர்கள், அமைச்சரவை முடிவுக்கு வந்திருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லக் கூடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 பிப்ரவரி 13]

இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். எல்லாத் தொழில்களும் இன்னும் எடுக்காமல் இருக்கும்பொழுது கேந்திரத் தொழில்களைப்பெல்லாம் விட்டுவிட்டு இதைப் போப் ஏன் நாட்டுடமைபாக்கவேண்டுமென்று பெரிபவர் திரு. மணலிகந்தசாமி அவர்கள் கேட்டார்கள், இது ஒரு சோஷலிசமா என்று கேட்டார்கள். அந்தக் கருத்தை நான் அந்தப் பெரிபவரிடமிருந்து எதிர்பார்க்கவேயில்லை. மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய தொழிலை தனியாரிடத்திலே விட்டுவைக்கக் கூடாது என்பதுதான் முக்கியம். பெரிய ஆலை இருக்கலாம். சர்க்கரை ஆலை இருக்கலாம், அதை எடுத்தால் மக்களுக்குத் தெரியாது. அதன்மூலம் பப்ளிக் யுடிஸிடி சர்வீஸ் எப்படி ஆகும் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால் தஞ்சையில் இன்னும் தனியார்கள் மின்சார நிறுவனங்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தில் அவர்களை ஒன்றும் செய்யவில்லையே? மக்களுக்கு நன்மை தரக்கூடிய தொழில்களை. . .

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தஞ்சாவூரிலே மின்சாரம் கொடுப்பதை 8 பேர்களிடத்தில் தனியார்களிடத்திலே விட்டுவைத்திருக்கிறார்கள். அது ஒரு கேந்திரமான தொழில்தானே, ஏன் எடுக்கவில்லையே என்றுதான் திரு. மணலி அவர்கள் கேட்டார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: ஆகவே, மக்களுக்குத் தேவையான தொழிலைத்தான் சராசரி மனிதர்களுக்குத் தேவையான பயன்படக்கூடிய தொழிலைத்தான் எடுப்பதிலே அரசாங்கம் அதிக அக்கறை காட்டவேண்டும். 1944-ஆம் ஆண்டிலே பயணிகள் பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்று போஸ்ட்-வார் ரீகன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கமிட்டியிலே தீர்மானம் போட்டார்கள். நாம் இப்பொழுது 1973 லே இருக்கிறோம். 30 ஆண்டுக் காலத்திலே 30 சதவிகிதம் தான் முன்னேறியிருக்கிறோம் என்றால் ஆண்டொன்றுக்கு ஒரு சதவீதம் தான் ஆகிறது. இந்த ரேட்டிலே சென்றால் முழுமையும் எடுப்பதற்கு இன்னும் 70 ஆண்டுகளாவது ஆகும். நாம் ஒரு புதிய முதலாளிகளின் வர்க்கத்தை, எனக்கு முன்னால் பேசிய நண்பர் கூறியதுபோல, தேவையற்ற முதலாளி வர்க்கத்தை உருவாக்க வேண்டியது அவசியந்தானா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

இந்தத் தொழிலை ஏன் இப்பொழுது எடுக்கவேண்டும், மற்ற தொழில்கள் இல்லையா? இப்படிப் பேசியவர்கள் இந்திரா காங்கிரஸ்காரர்களும், வலது கம்ப்யூனிஸ்ட் கட்சிக்காரர்களும் தான். ஒரு வேளை அவர்கள் ஆளுகின்ற மாநிலங்களிலே இது வரவில்லையே அதற்குள் இங்கே என்ன அவசரம் என்று இப்படிச் கேட்கிறார்களோ என்னவோ எனக்குத் தெரியவில்லை. அதைப்பற்றி

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

நீங்கள் கவலைப்பட வேண்டாம். அண்டை மாநிலமான கேரளாவின் போக்கு வரத்து அமைச்சர்கூட இந்த பில்லின் ஒரு காப்பியை வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் எனக்கு மிகவும் வேண்டியவர்கள். ஆகவே, தைரியமாக நீங்கள் இதைப் பாராட்டலாம். தேசியமயமாக்குவது நியாயம் என்று நீங்கள் தைரியமாகச் சொல்லலாம். அந்தக் காரணத்தையொட்டி நாம் ஆளுகின்ற மாநிலங்களில் இன்னும் ஆக்கவில்லையே, இவர்கள் ஆக்கிவிட்டால் அதையெல்லாம் கேட்பார்களே என்பதற்காக கொண்ட கொள்கையைக் குறை சொல்வது பொருத்தமாக இராது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வட்டிக் கடைக்காரர்களைப்பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்கள் சொன்னார்கள். வட்டிக்காரர்கள் கடன் கொடுப்பது பஸ்ஸுக்கு மட்டுமா கொடுக்கிறார்கள்? அவர்களுக்கு எது எதிலே கொள்ளைவட்டி கிடைக்கும் என்று நினைக்கிறார்களோ அதற்கெல்லாம் கடன் கொடுக்கிறார்கள். ஹையர் பர்சேஸ் என்றால் என்ன? உற்பத்தியாளர்களுக்கும், அதைப்பயன்படுத்துபவர்களுக்கும் ஏற்பட வேண்டிய ஒப்பந்தம். தேசிய வங்கிகளைப் பொறுத்தவரையில் புதிய பஸ்களுக்கு மூன்றாண்டுகள்வரையில்தான், கடன் கொடுக்கிறார்கள். திரும்பப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு ஏற்ற அளவிற்கு இங்கே காம்பன்சேஷன் பிரிவுகள் இருக்கின்றன. எங்கேயோ இருந்துகொண்டு யாரிடத்திலேயோ பஸ்ஸை வாங்கிக்கொண்டு, அந்த பஸ்ஸைத் தன்பெயரிலே வைத்துக்கொண்டு, இடைத்தரகராக, அந்த பஸ்சிலே தன் பெயரிலே வசூல் செய்யும் பணத்தை வட்டியாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்வது சமூக விரோதமானது, அதற்கு இந்தச் சட்டத்திலே நிச்சயமாக இடம் இருக்காது, இருக்கவும்கூடாது, என்பது அரசாங்கத்தின் கொள்கை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப்பற்றி இங்கே பேசினார்கள். அதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுப்பு அவர்கள் பேசும்பொழுது பெரிய திர்ப்பந்தத்திற்கு இடையே வந்தது என்று சொன்னார்கள். எனக்கு ஒருவகையிலே மகிழ்ச்சி. எவ்வளவோ திர்ப்பந்தங்களுக்கிடையில் அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தைப் ஆதரித்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் நன்றி சொல்வதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்றால் அவர்களுக்கிருக்கிற திர்ப்பந்தத்தைப் பார்த்தால் எனக்கிருக்கிற திர்ப்பந்தம் ஒன்றுமில்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சிறிய முதலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்கனவே எடுத்துச் சொன்னதைப்போல முதலிலே சிறு முதலாளிகள் யார் என்று பார்க்க வேண்டும். அதுவே மிகவும் சிக்கலான பிரச்சனை. இன்றைக்

578 தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1973 பிப்ரவரி 13]

கிருக்கும் சட்ட அமைப்புகளின்படி சாதாரணமாக பெரிய பஸ் கம்பெனிகளாக வைத்திருக்கிறவர்கள்கூட சிறு முதலாளிகளாக ஆகின்ற நிலைமை இருக்கிறது. 5 பஸ்களுக்கு மேல் போய் விட்டால் புதிய வழித்தடங்களைப் பெற மார்க் கிடைக்காது. ஆகவே, 3 பஸ். 2 பஸ், 1 பஸ் என்றே வைத்துக் கொள்கிறார்கள். இதை நான் சொல்லவில்லை. டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள், பஸ்களுக்கு உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டபொழுது, பிளூமி இருக்கிறது என்று அரை மணி நேரம் வாதாடினார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

இன்கம் டாக்சைப் பொறுத்தவரையில், எனக்கு முன் பேசியவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல, தனிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வருவாய் வரம்பை வைத்திருக்கிறார்கள். பிரித்து வைத்து எழுதினால் அந்த வருவாய் வரம்பிற்குள்ளேயே வந்துவிடும், நாமே அனுபவிக்கலாம் என்று பிரித்து எழுதுகிறார்கள். பத்து பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பு கொண்டு வந்திருப்பதால், அடுத்தபடியாக 5-க்கும் கொண்டு வந்து விடுவார்களோ என்று முதலிலேயே தீர்மானம் செய்து பிரித்து எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். அப்படி எழுதி வைத்தாங்கூட, ஒரு பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு கருணை காட்டக்கூடாது என்பது நோக்கம் அல்ல.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் பேசும்பொழுது முதலமைச்சரவர்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டு கருணைக்கு அவர்கள் நிதி என்று சொன்னார்கள். கருணைக்கு அவர்கள் நிதிதான். ஆனால் கருணைக்கும் சலுகைக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை உறுப்பினரவர்கள் அறிவார்கள். கருணை காட்ட வேண்டிய இடம் எது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். கிட்டத்தட்ட 50,000 குடும்பங்கள் அன்றாடக் கூலிகளாக, நிரந்தரமற்ற நிலைமையிலே, இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எங்கேயாவது விபத்து ஏற்பட்டால் அவர்கள் குடும்பத்திற்கு பிராவிடண்ட் ஃபண்ட் கிடையாது, கிராஜ்டிகிடையாது. அவைகள்தான் நம்முடைய கவனத்தை ஈர்க்கப்பட வேண்டிய குடும்பங்களே தவிர இந்தச் சட்டத்தில் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்தால் தப்பித்துக் கொள்பவர்கள் யார் என்பதை உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் கொள்ளப்பட வேண்டும்.

அதுமட்டுமல்ல, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராஜா அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போன்று ஓரளவிற்கு வருவாய் வரக்கூடிய துறையையும் அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ்ஸைக்கொண்டுதான் வாழ்க்கை நடத்துகிறார்கள் என்பதல்ல. பல்வேறு தொழில்களைச் செய்கிறார்கள். உதாரணமாக விவசாயம் செய்பவர்களாக இருக்கலாம், அல்லது வேறு பணிமனைகளை வைத்திருப்பவர்களாக இருக்கலாம், இன்னும் மற்ற மற்றத் தொழில்களிலே இருக்க

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கலாம், அப்படியே இல்லை என்றாலும்கூட நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப் போல, நாம் போட்டிருக்கிற நஷ்ட ஈடு ஆண்டுக்காண்டு அவர்கள் தேய்மானச் செலவு என்று எடுத்துக்கொண்டாலும் மேலும் 3½ மடங்கு அதிகம் வரும் அளவில் போட்டிருக்கிறதே தவிர வேறல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எதோ சிறிய பஸ் முதலாளிகளைக் கவனிக்கத் தவறிவிட்டோம் என்று சொல்வது சரியல்ல, முதலாளிகளில் சிறிய முதலாளி, பெரிய முதலாளி என்று பிரிப்பது எந்த வகையிலே பொருந்தும் என்று தெரியவில்லை. அந்த வகையிலே சட்டத்தை மாற்ற வேண்டுமென்று சொல்வது சரியல்ல, நாம் அரசின் பணத்தைக் கொண்டு பெறுவது பஸ்களைத்தானே தவிர, பஸ் முதலாளிகளை அல்ல. பார்க்க வேண்டியது பஸ்ஸைத்தானே தவிர, பஸ் முதலாளிகளைப் பார்க்க வேண்டுமென்றால் இந்த பஸ் முதலாளி வேண்டியவர், அந்த பஸ் முதலாளி வேண்டாதவர் என்ற பிரச்சனை எழுந்தால் எந்தவிதமான பதிலும் சொல்ல முடியாது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள், கணக்குக் கேட்க முடியாது என்று, கணக்குப் புத்தகத்தைக் கேட்டால் கொடுக்க மாட்டோம் என்று பஸ் உரிமையாளர்கள் சொல்கிறார்கள், ஏன் கணக்கு கேட்கிறீர்கள் என்று சொன்னார்கள், நல்லவேளையாக, கணக்கு கேட்கக் கூடாது என்பதை இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் ஒத்துக்கொண்டதைப் பாராட்டுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: கணக்குக் கேட்டால் பயப்படுகின்றவர்கள் நீங்கள் என்பது தெரியும். ஆனால் இங்கு கணக்கு புத்தகம் என்று வரும் பொழுது அடுத்த செஷனிலே கேட்கிறார்கள், ஆனால் மற்ற புத்தகங்களை ஏன் எடுக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, நஷ்ட ஈடுபற்றி மிகவும் சாமர்த்தியமாகப் பதில் சொல்கிறார்கள். சிறு முதலாளிகளிடம் பஸ்களை எடுக்கிறீர்கள். அவர்களுக்கு மொத்தமாக நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையைக் கொடுத்து விடுங்களேன், அவர்கள் வேறு தொழில் ஆரம்பிப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும். இன்றைக்கு 10,000 ரூபாய்க்குக் குறைவாகக் கொடுப்பது என்றால்தான் மொத்தமாகக் கொடுப்போம், இல்லையென்றால் 3 ஈக்வல் இன்ஸ்டால்மெண்ட்சில் கொடுக்கப் போகிறோம் என்றால் அது சரியா? பெரிய பெரிய முதலாளிகளுக்கெல்லாம் இலட்சக் கணக்கில் கொடுத்துவிட்டு. சிறு முதலாளிகளுக்கு இப்படிச் செய்யலாமா? இவர்களுக்கும் மொத்தமாகக் கொடுத்துவிட்டால் அவர்கள் வேறு தொழிலையாவது செய்வார்கள் அல்லவா? இதற்குப் பதில் சொன்னால் பரவாயில்லை.

[1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சிறிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்ற வகையிலே, ஏதோ அவர்கள் முறையாகக் கணக்குகளை வைக்கா விட்டாலும், அல்லது கணக்கே இல்லை என்று சொன்னாலும் அதற்காகக் காலதாமதம் செய்யக் கூடாது என்பதற்காக ஒரிஜினலாக என்ன விலைக்கு வாங்குகிறார்களோ, ஆண்டின் அடிப்படையிலே வைத்து அந்த வகையிலே பணத்தை உடனடியாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக இந்த நஷ்ட ஈட்டிலே இந்தப் பிரிவு ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல. இங்கே இதற்கு நிதி ஆதாரத்தைப் பொறுத்தவரையில் அரசாங்கம் தேசிய மயமாக்கும் இந்தக் காரியத்திற்காக நாம் வங்கிகளிடமிருந்து வேண்டிய நிதியை ஏற்பாடு செய்ய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே பேராதமான நிதியும் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். எனவே, ஒரு பஸ் ஆப்ரேட்டர் 2 பஸ் ஆப்ரேட்டர் உண்மையிலேயே கஷ்டப் பட்டால் அவர்களுக்கு உடனடியாக காம்ப்ளெஷன் கொடுப்பதிலே அரசுக்கு சிக்கல் இருக்காது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதோடு நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் பேசும்பொழுது Is it socialistic approach? என்று கேட்டார்கள். எனக்கேகூட கொஞ்சம் ஆச்சர்யம்தான். ஏனென்றால் இதே மன்றத்தில் முன்பு நடைபெற்றது அவர்களுக்கு நினைவிருக்கும் என்று கருதுகிறேன். 1959-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 3-ஆம் தேதி இங்கே தனி நபர் தீர்மானமாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் இந்தப் பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானம் வந்தது. அப்பொழுது நிதியமைச்சராக மாண்புமிகு திரு. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் இருந்தார்கள்

Is it Socialistic approach திரு. என். கே. பழனிசாமி அவர்கள் 1959-ஆம் ஆண்டு இந்த பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று நீண்ட நேரம் பேசியிருக்கிறார்கள். அப்பொழுது மதிப்பிற்குரிய திரு. சி. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் என்ன சொல்லி இருக்கிறார்கள் என்றால்

Is it socialistic approach? இது 19-ஆம் நூற்றாண்டு சோஷலிசம், 16-ஆம் நூற்றாண்டு சோஷலிசம், 20-ஆம் நூற்றாண்டு சோஷலிசம் அல்ல என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அன்றைக்கு சி. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் சொன்னதை, நம்முடைய வலது கம்ப்யூனிஸ்ட் கட்சியினர் இப்பொழுது சொல்லும்பொழுது இவர்கள் அந்த நிலைக்குப்

1973 பிப்ரவரி 13]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

போய்விட்டார்களோ என்று எண்ணத் தோன்றுகிறது. நாம் நடத்தாமல் தனியாரிடம் விட்டுவிடுவதுதான் சோஷலிசமா? திரு. சி. சுப்பிரமணியம் அப்படித் தான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இக்கொள்கையைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்பொழுது இது ஒரு அர்த்தநாரிஸ்வரர் கொள்கை என்று குறிப்பிட்டுவிட்டு அர்த்தநாரிஸ்வரர் என்றால் மகானுக்கு மகாப்ரியத்தைச் சேர்க்குமே தவிர, மக்களுக்கு நன்மை சேர்க்காது என்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

அந்தக் கருத்தை நம்முடைய பாரத கம்யூனிஸ்டு கட்சியினர் எப்படிச் சொன்னார்கள் என்று புரியவில்லை. இதுதான் சோஷலிஸ்டிக் அப்ரோச் என்றால் அந்த சோஷலிசம் இந்தச் சர்க்காருக்குத் தேவையில்லை. இந்தச் சர்க்கார் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் காட்டிய சயனடிபிக் சோஷலிசத்தை, விஞ்ஞான சமதர்மத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்தத் திட்டத்தை வகுத்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெளிவாகக் கூற விரும்புகிறேன். மேலும் இந்த மசோதாவிற்கு எந்த வகையான திருத்தமும் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களால் கொடுக்கப்படாத காரணத்தால் இந்த மசோதாவை நிறைவேற்றி உடனடியாக இந்த நல்ல காரியத்தைச் செய்ய ஒத்துழைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அன்று திரு. சி. எஸ். அவர்கள் அர்த்தநாரிஸ்வரர் கொள்கையைக் கொண்டிருந்தாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். இப்போது இருக்கிற தொழிலமைச்சர் அவர்கள் ஜாயின்ட் செக்டார் ஜாயின்ட் செக்டார் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கின்றாரே அது அர்த்தநாரிஸ்வரர் கொள்கை இல்லையா? அதற்கு என்ன விளக்கம்?

திரு. என். கே. பழனிசாமி: நான் சொன்னது எல்லா மாவட்டங்களிலும் உடனடியாகக் கொண்டு வர வேண்டுமென்பதுதான். சிறு முதலாளிகளுக்கு அதிகப்படியான நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னேன். இது சோஷலிசம் அல்ல என்று சொல்லவில்லை. நான் என்னுடைய திருத்தத்தை வலியுறுத்தவில்லை.

திரு. என். கே. பழனிசாமி அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டது.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றது.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி “தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/73) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

MR. DEPUTY SPEAKER: Now we will take the Bill clause by clause.

Clauses 2 to 5 were put and carried.

Clause 6.

MR. DEPUTY SPEAKER: The motion is—

“That Clause 6 do stand part of the Bill.”

THIRU J. JAMES: Sir, I move the following amendment:—

“In sub-clause 1 (b) of Clause 6, for the words “a person who is, or has been, or is qualified for appointment as, a District Judge;” substitute the words “a Judicial Officer not below the rank of a District Judge.”

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I second the amendment.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம் தேவையில்லை. டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் இருக்க வேண்டுமென்று அவர் சொல்லுகிறார். டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜாக இருக்கக் கூடியவர்தான் நியமிக்கப்படுவார் என்று விளக்கமாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது. அவருடைய கருத்து ஏற்கனவே சட்டத்தில் இருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: செக்ஷன் 6 ஆனது நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வகை செய்யப் பட்டிருக்கும் செக்ஷன். நஷ்டயீட்டை எந்த முறையில் தீர்ப்பது? அக்ரிமெண்டில் ஏற்பாடு செய்யலாம் என்பது ஒரு முறை. அக்ரிமெண்டில் கொடுப்பதற்குள்ள வாய்ப்பு வரவில்லை என்று சொன்னால் அதற்காக ஆர்பிரேட்டரை நியமித்து அவர் எவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று முடிவு செய்வார் என்று சப்-கிளாஸ் (பி)ல் வகை செய்திருக்கிறார்கள். ஆர்பிரேட்டரை எந்த

1973 பிப்ரவரி 13]

முறையில் நியமிப்பது என்பதற்காகத்தான் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அரசாங்கம் தானாக ஒரு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கிறது. அதிலே கருத்து வேறுபாடு இருந்தால் நிச்சயமாக அதை நீதிமன்றம் முடிவு செய்வது தான் நியாயம். நீதிமன்றத்தில் நீதிபதி முடிவு செய்வதற்கும் அரசாங்கத்தால் நியமிக்கப்படுகிற நபர் முடிவு செய்வதற்கும் நிச்சயமாக வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஒரு நபருக்கு போதுமான நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியவில்லை என்று சொன்னாலும் கூட, 25-வது அரசியல் திருத்தத்திற்குப் பின்னால் ஒரு தொகை தான் உரியது என்று சொன்னாலும் கூட, வழங்குகின்ற முறையில் நீதி வேண்டுமென்பதை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். ஆகவே, அரசாங்கம் நியமிக்கின்ற தனி நபருக்குப் பதிலாக டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் அளவில் நீதிமன்றத்தில் தீர்ப்பு பெறுவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கூறி என்னுடைய திருத்தத்தை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம்-6 (பி)-ல்—

'where no such agreement can be reached, the Government shall appoint an arbitrator a person who is, or has been, or is qualified for appointment as, a District Judge.'

என்று இருக்கிறது. இதில் அரசாங்கம் என்ன செய்ய இருக்கிறது? 6(இ)-ல்—

'the arbitrator shall ... in making the award. . shall have regard to the circumstances of each case and the provisions of the Second Schedule so far as it is applicable ...'

என்று இருக்கிறது. காம்ப்ன்சேஷனைப் பொறுத்தவரை ஷெட்யூல் இருக்கிறது. பேசிக் இதுதான் அட்டவணை போட்டிருக்கிறோம். காம்ப்ன்சேஷனை டி.ஆர்.ஓ. போன்ற அதிகாரிகளைக் கொண்டு கொடுக்கிறார்கள். கட்டடமாக இருந்தால் பி.டபிள்யூ.டி. அதிகாரிகளைக் கொண்டு கொடுக்கிறார்கள். இப்படி அது அதற்கு உண்டான பிரிவிருந்து கொடுக்க வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

There is a Schedule. In so far as it is applicable only he can decide.

திரு. ஜேம்ஸ் அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பட்டது.

பிரிவு 6 பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[1973 பிப்ரவரி 13]

பிரிவுகள் 7 முதல் 33 வரை, பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

அட்டவணை, பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, “இச்சட்ட முன்வடிவை சட்டமாக நிறைவேற்றவேண்டும்” என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசினர் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டதாக அறிவிக்கப்பட்டது.

THIRU E. S. THIAGARAJAN : Sir, I press for a division. (Then the bell rang).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, ‘ஆம்’ என்போர் அதிகம் என்று அறிவிக்கப்பட்டது.

THIRU E. S. THIAGARAJAN rose.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, there is no voice against it. Ayes would have it.

DR. H. V. HANDE : Sir, on a point of order.

THIRU N. VEERASWAMY : Sir, at the time of voting there is no point of order.

DR. H. V. HANDE : Usually the convention is that only an hon. Member who opposes the motion would demand a division. But here a mischievous device is being used and I charge the ruling party for doing so. Only a Member opposing the motion can ask for a poll * *

THIRU V. KRISHNAMOORTHY : Sir, the words used by the Hon. Member, Dr. Hande, should be expunged.

DR. H. V. HANDE : Why should it be expunged ?

THIRU V. KRISHNAMOORTHY : Are we here to hear all these rubbish things?

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் ஒன்று தெரிந்துகொள்ளவேண்டும். நீங்கள் மேடையில் பேசவில்லை, சட்ட சபையில் பேசுகிறீர்கள். ஒவ்வொரு நேரத்திலும் அதை மறந்துவிட்டுப் பேசுகிறீர்கள். சட்டசபையின் அமைதியை நீங்கள் கெடுக்கிறீர்கள். பேரவைத் தலைவரின் நடவடிக்கைகளை எதிர்க்கிறீர்கள் என்பதை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இது சரியானதல்ல. டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்ன * வார்த்தைகளை நடவடிக்கைக் குறிப்பிவிருந்து நீக்குகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : How can you expunge it ?

MR. DEPUTY SPEAKER : The Chair can do it.

(Some hon. Members : Sir down).

DR. H. V. HANDE : * * *

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, I can understand the Hon. Deputy Speaker asking hon. Members to resume but I cannot understand why Members should be so touchy and sensitive and ask other hon. Members to sit down. That is not a healthy practice. . .

(DR. H. V. HANDE rose.)

MR. DEPUTY SPEAKER : You please sit down.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : நான் என்ன அன்பார்லிமென்டரி எக்ஸ்ப்ரஷன்ஸ் யூஸ் செய்தேன் ?

THIRU R. PONNAPPA NADAR : We shall not be touchy and we shall not use the words which would wound the feelings of others. I would once again appeal to the hon. Members of the House, on behalf of our party, that such incidents should not be repeated because a point of order has been raised and it is for the Chair to give a ruling

(THIRU V. KRISHNAMOORTHY rose.)

MR. DEPUTY SPEAKER : Please resume your seat. I am not allowing any point of order.

*மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பட்டது.

தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன் வடிவு
(சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 1/73)

[1973 பிப்ரவரி 13]

DR. H. V. HANDE : You are

நான் சொன்னதை எல்லாம் எக்ஸ்ப்ளஞ்ச் செய்வது எந்தவிதத்தில் நியாயம்?

(Many Hon. Members rose to speak)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் பேசிக்கொண்டிருக்கும் போது உட்காருங்கள் என்று சொன்னால் உட்காரவேண்டும். அதற்கு டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் எப்போதும் விதிவிலக்கு எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். செயரைப் பார்த்து
சொல்வது . . .

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : நான்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உட்காருங்கள். நான் பேசிக் கொண்டிருக்கும்போது நீங்கள் எழுந்து நின்று பேசக்கூடாது. (டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : ஆக்ஷன் எடுங்கள்) நான் ஆக்ஷன் எடுக்காததற்குக் காரணம் பத்திரிகைகளில் வரட்டும், நாட்டுக்குத் தெரியட்டும், இந்தப் பேரவைக்கு நீங்கள் எவ்வளவு மதிப்பு கொடுக்கிறீர்கள் என்பது மக்களுக்குத் தெரியட்டும் என்பதற்காகத்தான் அதே நேரத்தில் பேரவை உறுப்பினர்களுக்கு ஒன்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒருவர் வரம்பு மீறிப் பேசுகிறார் என்றால் அது என்ன என்பதைத் தெரியப்படுத்தாமல் குறுக்கிட்டுப் பேசுகிறீர்கள். தயவுசெய்து அப்படிப்பட்ட ஸ்டாண்டை எடுக்கக்கூடாது. டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசிய வார்த்தைகளில், நான் குறிப்பிடும் இந்த * வார்த்தைகளை பேரவை நடவடிக்கைக் குறிப்பிவிருந்து நீக்குகிறேன்.

(DR. H. V. HANDE : It is nothing but

டாக்டர் ஹாண்டே உட்கார்ந்து கொண்டு
என்று சொல்லக்கூடாது. உங்கள் காண்டக்ட்டைவிட,
கிடையாது.

DR. H. V. HANDE : This is

MR. DEPUTY SPEAKER : I name the hon. Member. He should withdraw from the House.

* மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பட்டது.

1973 பிப்ரவரி 13]

DR. H. V. HANDE : I am very glad that you have given this ruling. This is * *

(Dr. H. V. Hande then withdrew from the House)

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, one hon. Member need not be named. There is no use in our continuing to be here when an hon. Member is named. So, we are staging a walk-out.

(Then the Members belonging to the Congress (O) party staged a walk-out).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : டாக்டர் ஜாண்டே அவர்கள் இங்கு உச்சரித்த சில வார்த்தைகளை * * * பேரவை நடவடிக்கைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்குகிறேன். அவை பத்திரிகைகளிலோ, வாடுவியிலோ, வேறு பிரசுரங்களிலோ வெளியிடப்படக்கூடாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானத்தை வாக்கெடுப்பிற்கு விடுகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவு சட்டமாக ஆக்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இந்தக் கூட்டத்தொடர் இன்று இத்துடன் ஒத்திவைக்கப்பட்டு மீண்டும் 26—2—1973, திங்கட்கிழமை காலை 10 மணிக்குத் தொடரும். 26—2—1973 காலை 10 மணி வரை இந்த அவையை ஒத்திவைக்கிறேன். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-19 மணியளவில் ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

7. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்

A. Statutory Rules and Orders.

Nil

B. Reports, Notifications and other papers.

20. Return of Assets submitted to the House by the Hon. Members of the Legislative Assembly (vide names below) :—

* மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

[1973 பிப்ரவரி 13]

As on 31st March 1971—

- (1) Thiru K. R. Ramalingam.
- (2) Thiru K. M. Kathiravan.
- (3) Thiru K. Kandasamy.
- (4) Thiru Sowdi S. Soundara Bharathi.
- (5) Thiru V. Thavamani Thevar.
- (6) Thirumathi V. P. Palaniammal.
- (7) Thiru M. Marimuthu.

21. Four Returns of Assets as on 31st March 1972 submitted to the House by the Hon. Members of the Legislative Council.

22. Return of Assets submitted to the House by the Hon. Members of the Legislative Assembly (*vide* names below)—

As on 31st March 1972—

- (1) Thiru V. M. Abdul Jabbar.
- (2) Thiru S. Alagarsamy.
- (3) Thiru K. Rajamanickam.
- (4) Thiru K. R. Ramalingam.
- (5) Thiru K. Kandasamy.
- (6) Thiru J. Karunainathan.
- (7) Thiru A. Karuppiyah.
- (8) Thiru Kadher Batcha (alias) Vellaichamy.
- (9) Thiru V. Kartheesan.
- (10) Thiru Sowdi S. Sounlara Bharathi.
- (11) Thiru V. Thavamani Thevar.
- (12) Thiru T. C. Thimmaraya Gounder.
- (13) Thiru S. M. Durairaj.
- (14) Thiru N. K. Palanisamy.
- (15) Thirumathi V. P. Palaniammal.
- (16) Thiru V. Palanivelu.

1973 பிப்ரவரி 13]

- (17) Thiru K. Balakrishnan.
- (18) Thiru C. Manniappan.
- (19) Thiru R. Manickavasakam.
- (20) Thiru A. R. Marimuthu.
- (21) Thiru M. Marimuthu.
- (22) Thiru R. R. Munusami.
- (23) Thiru M. A. Latheef.
- (24) Thiru S. Vadivel.
- (25) Thiru C. G. Viswanathan.

@ 23. The Tamil Nadu Co-operative Societies (Amendment) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 2 of 1973.)

@ 24. The Tamil Nadu Public Men (Criminal Misconduct) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 3 of 1973.)

@ Despatched to Members on 12th February 1973.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1973 பிப்ரவரி 13]

இணைப்பு-1.

[460-ம் பக்கத்தில் 145-ம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாவிற்கான விடையைக் காண்க.]

விவர அறிக்கை

தமிழ்நாடு 1939-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின் 6-வது பிரிவின் படி அனுமதிச் சீட்டு பெறாமல் கேளிக்கை நிகழ்ச்சிக்கு எவரும் அனுமதிக்கப் படக்கூடாது. அனுமதிச் சீட்டு அல்லது இலவச அனுமதிச் சீட்டு இன்றி கேளிக்கை நிகழ்ச்சி நடைபெறும் இடத்திற்கு எவரேனும் அனுமதிக்கப் படுவர் ரேயானால், மேற்படி 6-வது பிரிவை மீறி அவ்வாறு அனுமதித்த அந்த கேளிக்கை நிகழ்ச்சியின் உரிமையாளர் அல்லது அவரால் நியமிக்கப்பட்ட ஒருவர், தமிழ்நாடு 1939-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின்கீழ் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்தாமல் எய்க்கும் கேளிக்கை நிகழ்ச்சிக்குச் சொந்தக்காரர் ஆகியோர் மாஜிஸ்ட்ரேட் ஒருவரினால் குற்றவாளியெனத் தீர்மானிக்கப் படுவதின் பேரில் அத்தகைய ஒவ்வொரு குற்றத்திற்காகவும் ரூ. 500 வரையில் அபராதம் விதிக்கப்படத்தக்கவராவர்.

2. கேளிக்கை நிகழ்ச்சி நடைபெறும் இடத்தில், அனுமதிச் சீட்டு இலவச அனுமதிச் சீட்டு இன்றி எவரேனும் காணப்படுவாராயின், அவர் அந்நிகழ்ச்சியின் உரிமையாளர் அல்லது அவரால் நியமிக்கப்பட்ட ஒருவருக்குத் தெரிந்து அல்லது அவரது சம்மதத்துடன்தான் அனுமதிக்கப்பட்டதாக மெய்ப்பிக்காவிடில், மாஜிஸ்ட்ரேட் ஒருவரினால் குற்றவாளியெனத் தீர்மானிக்கப் படுவதன் மேல், ரூ. 100 வரையில் அபராதம் விதிக்கப்படத் தக்கவராவார்.

3. மேற்படி விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்துவதற்காக, அனுமதிச் சீட்டு அல்லது இலவச அனுமதிச் சீட்டு இன்றி அரங்கிற்குள் காணப்படுபவருக்கு தண்டனை விதிப்பது தொடர்பான தமிழ்நாடு 1936-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின் விதித் துறைகள் பற்றி, முக்கியமான இடங்களில், தங்களது சொந்த செலவில் விளம்பர பலகைகளை வைக்குமாறு திரைப்பட அரங்குகளின் சொந்தக்காரர்கள்—கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். திரைப்பட அரங்கின் சொந்தக்காரர்கள், பின்வரும் தமிழ் விளம்பரத்தையும் வெளியிடுகின்றனர்:—

“கேளிக்கை வரிச் சட்டப்படி—

(1) ஒவ்வொருவரும் டிக்கட் கேட்டு வாங்க வேண்டும்.

(2) தங்களிடம் தரப்பட்ட டிக்கட்டின் பாதியைக் காட்சி முடியும் வரை வைத்திருக்க வேண்டும்,

—கேளிக்கை வரிக் கமிஷனர்”.

1973 பிப்ரவரி 13]

4. தமிழ்நாடு 1939-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரி, விதிகளின் 22-வது பிரிவின்படி, கேளிக்கை நிகழ்ச்சியின் உரிமையாளர், அனுமதிச் சீட்டினை பொது மக்களுக்கு வழங்குவதற்கு முன்னர் அதன் முதற் பிரதியிலும் எதிரிடைப் பிரதியிலும் கேளிக்கை வரி அதிகாரியின் அலுவலக முத்திரையைப் பொசித்துவாங்க வேண்டும். மேலும், அவர் படிவம் II பதிவேட்டின் எல்லாப் பக்கங்களிலும் கேளிக்கை வரி அதிகாரியின் அலுவலக முத்திரையைப் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அந்த முத்திரையின்கீழ் அந்த அதிகாரி தேதியுடன் தனது கையொப்பமிட வேண்டும். இந்தப் படிவங்களே ஒவ்வொரு காட்சியிலும் விற்கப்பட்ட அனுமதிச் சீட்டுகளின் கணக்கை எழுதுவதற்குப் பயன் படுத்தப்படவேண்டும்.

5. வரி ஏய்ப்பைத் தடுப்பதற்காக, அவசியமான பணியாளர்களுடனும் வண்டிகளுடனும் கேளிக்கை வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிக்கும் தனிக்குழு ஒன்று மாநிலத்தில் செயல்படுகிறது. இவர்கள், கேளிக்கை நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறும் இடங்களுக்கு திடீரெனச் சென்று சோதனையிட்டு வரி ஏய்ப்பைக் கண்டு பிடிக்கின்றனர்.

6. கேளிக்கை வரி செலுத்தாமல் மறைத்தல் அல்லது ஏய்த்தலைக் கண்டு பிடிக்க உதவுக்கூடிய தகவல் கொடுக்கக்கூடிய தனிப்பட்ட நபர்களுக்குப் பரிசு வழங்கும் திட்டம் ஒன்று உள்ளது. இத்திட்டம் 1-10-1974 வரையில் நீடிப்பதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

7. திரைப்பட அரங்கு உரிமையாளர்கள் போலி முத்திரைகளை பயன் படுத்துவதைத் தடுப்பதற்காக, ஒவ்வொரு கேளிக்கை வரி அதிகாரிக்கும் கேளிக்கை வரி அதிகாரிகள் முத்திரைகள் ஆறு வழங்கப்பட்டுள்ளன. வரி ஏய்ப்பைத் தடுப்பதற்காக உரிய காலத்திற்கு ஒருமுறை மாற்றிக்கொள்வதற்காக சில குறியீட்டுச் சொற்கள் ஒவ்வொரு முத்திரையிலும் இருக்கும்.

8. வரி ஏய்ப்பையும் முறைகேடுகளையும் கண்டுபிடிப்பதற்காக வணிகவரி அதிகாரிகள் அனைவரும் அவரவர் ஆட்சி வரம்பெல்லைக்குள் உள்ள அரங்குகளுக்குச் சென்று சோதனையிட வேண்டும் என்று சென்னை மாநகரில் உள்ள வணிக வரி அதிகாரிகள் அனைவருக்கும் உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. வணிக வரி அதிகாரிகள், ஒவ்வொரு திங்களும் வருவாய்த்துறைக்கு அறிக்கை அனுப்புகின்றனர். வருவாய்த் துறை வாரியம், இது தொடர்பாக வணிக வரி செய்த பணியை ஆய்வு செய்து அரசுக்கு மாதாந்திர அறிக்கை அனுப்புகிறது. அரசும் இவ்வறிக்கையைப் பரிசீலித்து தேவையானபொழுதெல்லாம் உரிய ஆணைகள் பிறப்பிக்கிறது.